6-A-3
EXP 433

INDICE

ARCHIVO	N° EXPTE	DOCUMENTO
6-A-1	427	Resumén vuelos Sostén Logístico Movi Fokker - Electra.
6-A-2	428	Diario de guerra de CONATRAM
6-A-3	433	Factores Fijos Malvinas BIM5-FAPA- BRN1 - BIM3

ARMADA ARGENTINA

SECRETO

Nº 53 /83"S"
Letra COOP, OF9

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 01

PUERTO BELGRANO, 12 de mayo de 1983.-

OBJETO: R/informe.-

A LA PRESIDENCIA DE LA COMISION DE ANALISIS DE COMBATE.-

De conformidad con lo solicitado en Oficio ESGN,COAC N° 09/82"C", remito el Informe Aspectos del Terreno y Meteorología - Malvinas, producido por el Componente Infantería de Marina.

Se deja constancia que las fotografías que corresponden a los folios 15 y 16 del Informe de la FAIl se remitirán oportunamente.-

AGREGADOS:-Copia Oficios COIM,OF9 N° 17/82"S" y N° 11/83"S".
-Informe Aspectos del Terreno y Meteorología - Malvinas

DISTRIBUCION: Original, destinatario; duplicado, archivo.-

COMANDO DE OPERACIONES NAVALES
DEPARTAMENTO OPERACIONES
ESTADO MAYOR

EMILIO JOSE OSSES
CAPITAN DE NAVIO
JEFE

COMISION DE ANALISIS DE ACCIONES DE COMBATE
ENTRADA: 16 MAY 1983
TRAMITE Nº 21

PRESIDENTE	
VICE PRESIDENTE	
DETALL	
CENTRO DOC.	
SALIDA	

C.O.A.C.
EXPEDIENTE INTERNO Nº 0433

C.O.A.C.
ARCHIVO Nº 6-A-3

CLASIFICADO

ARMADA ARGENTINA

Nº 26/84"S"
Letra COOP,OF9

FOLIO Nº 02

SECRETO

PUERTO BELGRANO, 15 MAYO 1984

OBJETO: E/Agregados

A LA JEFATURA DE OPERACIONES DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA (COMISION DE ANALISIS DE COMBATE)

Adjunto se eleva el agregado Nº 06 al Informe sobre Aspectos del Terreno y Meteorología Zona de Responsabilidad del Batallón de Infantería de Marina Nº 5 (Ec), compuesto de dos (2) fojas útiles, correspondiente al oficio COOP,OF9 Nº 33/83"S".

AGREGADOS: Lo indicado en el texto.

DISTRIBUCION: Original: Destinatario. Copia: Archivo CON.

COMANDO DE OPERACIONES NAVALES
DEPARTAMENTO OPERACIONES
ESTADO MAYOR

CARLOS ALBERTO COLI
CAPITAN DE NAVIO
JEFE

C-32

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
JEFATURA DE OPERACIONES
ENTRADA: 16 MAY 1984

Conocimiento	JEFE	SUB-JEFE	JEFE DESPACHO

GIRO INTERNO
POLITICA Y ESTRATEGIA
Div. Política Naval
Div. Estrategia Naval
PLANEAMIENTO
Div. Planeamiento
Div. Doctrina
Div. P P. C.
MEDIOS
Div. Med. de Sup. y A.A.
Div. Med. Sub. y A. Sub.
Div. Informatica
OPERACIONES
Div. Planes y C. de Oper.
SECRETARIA Y DESPACHO
CAAC 1
GIRO EXTERNO

SALIDA: 21 MAY 1984

COMISION DE ANALISIS DE ACCIONES DE COMBATE 07
ENTRADA: 24 MAY 1984

TRAMITE INTERNO

PRESIDENTE	
VICE PRESIDENTE	
DETALL	
CENTRO DOC.	X

SALIDA

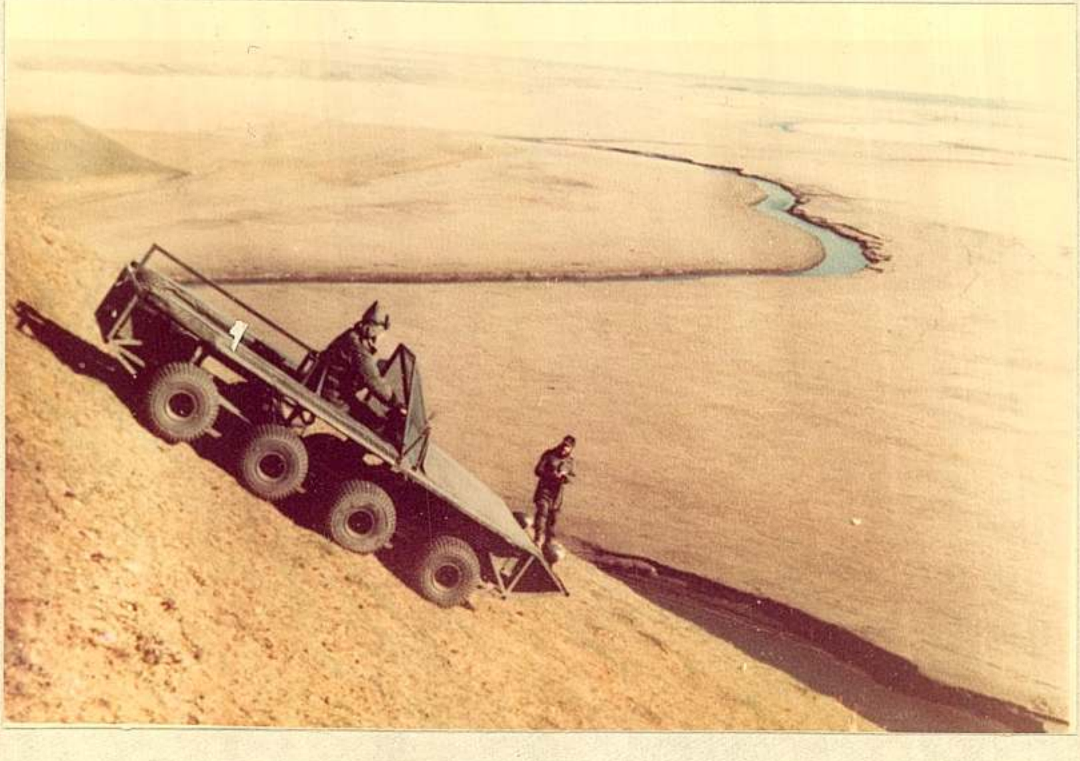
SECRETO

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 03

AGREGADO Nº 06 AL INFORME SOBRE ASPECTOS DEL TERRENO Y METEOROLOGIA ZONA DE RESPONSABILIDAD DEL BIM Nº 5 (Ec).

VEHICULO SENID-TRACIO

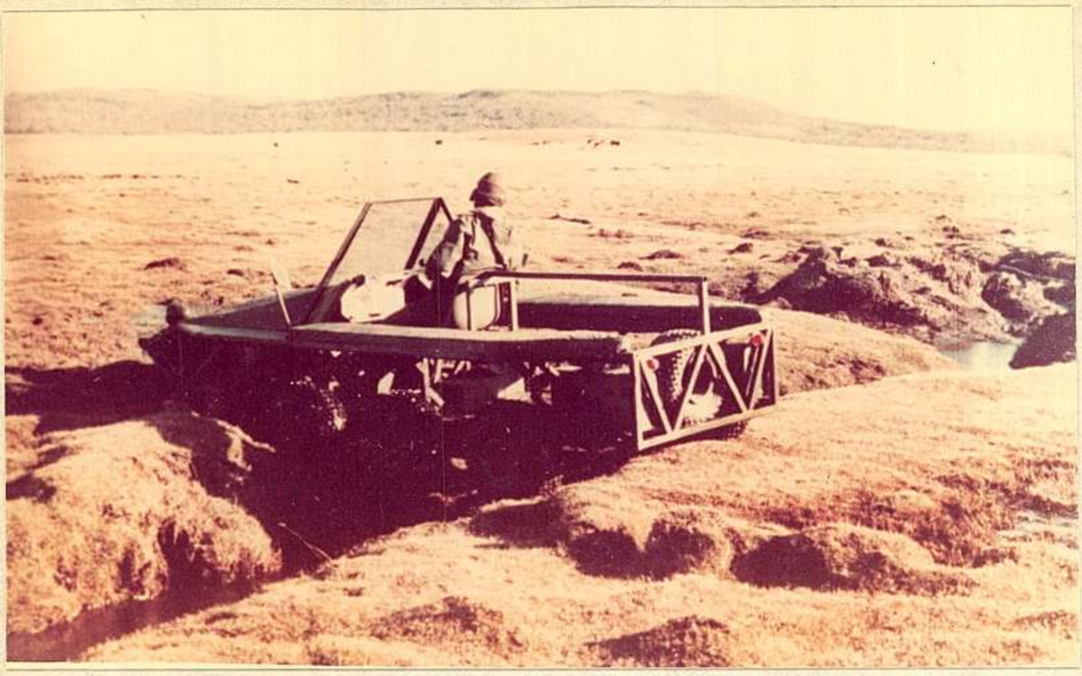
(Actualmente en experimentación para su perfeccionamiento)



SECRETO

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 04

VEHICULO SENID-TRACIO



NOTA: El terreno que muestra en el primer plano la presente fotografía, tiene las características de transitabilidad que las Islas Malvinas.

Fdo.
CARLOS HUGO ROBACIO
Capitán de Fragata de I.M.
Comandante

Fdo.
ANTONIO PERNIAS
Capitán de Corbeta de I.M.
Jefe

ES COPIA

COMANDO DE OPERACIONES NAVALES
DIVISION
DATOS PARA EL
PLANEAMIENTO
DEPARTAMENTO OPERACIONES

Jorge A. Monti
JORGE ALBERTO MONTI
CAPITAN DE FRAGATA I.M.
[illegible]

F
A
I
1

FOLIO N° 05

ARMADA ARGENTINA

Nº 28 /82"S"
Letra BIM5.OF9.

SECRETO

MUY URGENTE

RIO GRANDE, 25 de noviembre de 1982.

OBJETO: E/Informe.

AL SENOR COMANDANTE DE LA INFANTERIA DE MARINA.

De acuerdo con lo ordenado por el Señor Comandante de la FUERZA DE INFANTERIA DE MARINA Nº 1, y a lo especificado en Oficio COIM,OF9 Nº 20/82"C", adjunto elevo el Ejemplar Ø1 correspondiente al INFORME ASPECTOS DEL TERRENO Y METEOROLOGIA Zona de Responsabilidad del BIM Nº 5 Ec. - Malvinas.

REFERENCIAS : Oficio COIM,OF9 Nº 20/82"C"
Oficio FAI1,OF9 Nº 09/82"C"

AGREGADOS : Lo indicado en el texto.

DISTRIBUCION : Original - Destinatario
Duplicado- Archivo

CARLOS HUGO ROBACIO
CAPITAN DE FRAGATA DE I.M.
COMANDANTE

COMANDO DE LA I.

[illegible] JEFE D[illegible]	29-11-82 ENTRÓ
AUTORIDAD	CONOC.	FIRMA
CTE.		
J. E. M.		
PROCEDENCIA	P	R	M
DPTOS.	CONOC.	TRAM.	FIRMA
N-1			
N-2			
N-3	×	^	
EC. PRIV.			
DESP.			
[illegible]			
VISADO JEFE DESPACHO	SALIO:		

B-25

DTO. OPERACIONES
ENTRO: 01 / DEC / 1.982
SALIO 01 / DEC / 1.982
ARCHIVO: CARPETA Nº
Nº DE ORDEN: 48

BATALLON DE INFANTERIA DE MARINA N° 5 Ec.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 06

INFORME SOBRE ASPECTOS DEL TERRENO Y METEOROLOGIA ZONA DE RESPONSABILIDAD DEL BIM N° 5 Ec. (Corresponde Oficios COIM, CF9 N° 20/82"C" y FAI1, CF9 N° 09/82"C").

- Referencias: Carta Islas Malvinas Esc. 1:50.000 Sector Pto Argentino

1. CARACTERISTICAS GENERALES DEL TERRENO

La Zona de responsabilidad del BIM N° 5 durante el desarrollo de las Operaciones en Malvinas (Isla Soledad), geográficamente limitaba al Norte con la Península de Fresinet, al Sur Port Harriet, al Oeste la línea general de Monte Longdon, Mte. Two Sister, Mte. Goat Ridge y Mte Harriet, al Este y a 5km. Puerto Argentino.

a. Relieve (Ver Calco - Agregado N° 01)
Los Montes más importantes y sus correspondientes alturas, dentro de nuestra zona de acción son lo que se detallan a continuación:

Mte. Kent	458 mts.
Mte. Challenger	330 mts.
Mte. Two Sister	270 mts.
Mte. Harriet	180 mts.
Mte. Tumbledown	210 mts.
Mte. Williams	180 mts.
Mte. Sapper Hill	135 mts.
Mte. Vernet	372 mts.
Mte. Twelve O'Clock	270 mts.

b. Suelo (Ver Calco - Agregado N° 02)
El suelo presenta en general una superposición de dos grupos de capas, donde la inferior, apoyada sobre roca firme o sobre camadas de materiales torronteros, es de textura pesada, impermeable de alta plasticidad y casi siempre de colores neutros, verdosos o azulados.
Las capas del paquete superior, de altos tenores orgánicos, con humus crudo, son en la mayor parte de los casos de origen turboso y muestran abundantes granos de arena lavada incluidos. La mayoría de los suelos han ido creciendo hacia arriba como consecuencia de la acumulación vegetal. Si bien la topografía no aparece con las alturas de gran magnitud y en general no parecieran ofrecer dificultades al desplazamiento, la naturaleza de los materiales turbosos, humosos y arcillosos de los suelos, de escasa consistencia y en parte inpregnados de agua, hacen difícil la circulación fuera de los escasos caminos. Sobre todo se hace penoso para los vehículos pesados y aún a pié suele producirse el riesgo de hundirse en las zonas bajas e inundables. La construcción de posiciones ofrece dificultades a escasa distancia de la superficie por afloramiento de agua.

c. Hidrografía (Ver Calco - Agregado N° 01)
La zona se caracteriza por la presencia de gran cantidad de pequeñas corrientes superficiales, de corto recorrido.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 27

Las de curso permanente son comparativamente pocas, pero en cambio son más numerosas las de circulación temporaria y solo una mínima fracción final es permanente, como ocurre con el Rio San Carlos (al NW de la Isla).

El drenaje irregular forma una verdadera red hidrográfica de escaso caudal.

Las aguas estancadas forman normalmente lagunas y pantanos.

Rios permanentes: Moody Broock, Mullet Creeck y Murrel River (pueden ser considerados obstáculos importantes.)

Los rios de piedra constituyen un rasgo característico de la zona (Ver calco - Agregado Nº 02)

El río de piedra más grande (4 km. es el de Darwin).

d. Vegetación (Ver Calco - Agregado Nº 03)

La vegetación espontánea es de tipo estepario, con ausencia de árboles por factores tales como el viento, temperatura y suelo.

En general se reconoce que es una continuación de la existente en Tierra del Fuego (salvo los árboles).

La estructura predominante de la vegetación es la de un conjunto de plantas peremnes, tanto glófitos como hemicriptófitos (plantas de 10 a 30 cm. de altura (Helechos).

Los árboles son muy escasos y los pocos que se observan se encuentran en lugares habitados.

e. Obras de Arte (Ver Calco - Agregado Nº 04)

2. METEOROLOGIA

a. Generalidades

El clima general de las Islas se encuentra encuadrado como "Frío Húmedo Oceánico".

Para su estudio e interpretación se verán en detalle los puntos que a continuación se enuncian:

- Lluvias
- Temperatura
- Nieblas y neblina
- Vientos
- Nieve
- Fases de la Luna y el Sol
- Mareas
- Datos de interés

1) Lluvias

Zona que se caracteriza fundamentalmente por poseer precipitaciones abundantes a lo largo de todo el año, causas que motivan una humedad excesiva y permanente la cual oscila normalmente entre el 75 y el 90%, especialmente entre los meses de julio y noviembre.

Las lluvias según datos estadísticos son 650 mm. cada 150 días, lo que equivale que cada dos/que cada dos días y medio, uno llueve.

En general las precipitaciones son de más de 70mm. en los meses de Diciembre y Enero, disminuyendo a 35 mm. mensuales en los meses de setiembre y octubre (Ver Gráfico Nº 1). Debe tenerse en cuenta que el mes de mayo es el que mayor porcentaje de días de lluvia tiene (22 días al mes aproximadamente).

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N.º 08

Las lluvias predominantes son lloviznas finas y contínuas, siendo rara vez fuertes o tempestuosas.

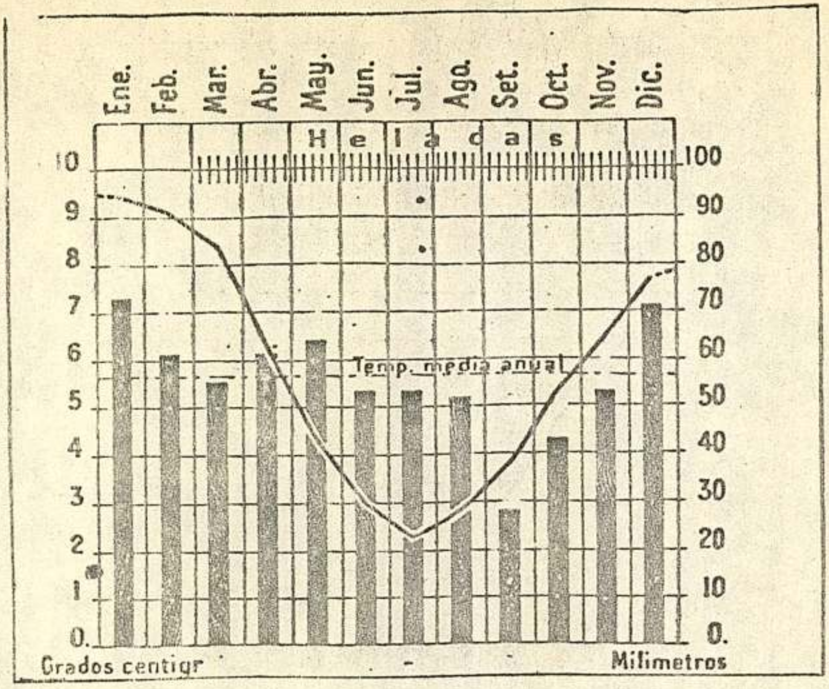


GRAFICO Nº 1
Lluvias - Temperatura.

2) Temperatura

Las variaciones de temperatura a lo largo del año, son pequeñas ya que el clima es del tipo marítimo.

La media es de 9ºC en el mes de enero y 3ºC en el mes de julio, siendo la temperatura media anual de 5,5ºC (Ver Gráfico Nº 2)

Temperatura de Puerto Argentino (Lat. 51º 42' S y Long. 51º 22' W) es:

Media	: 6,2ºC
Max Media	: 8,6ºC
Min Media	: 2,7ºC
Max Absoluta	:20,6ºC
Min Absoluta	: - 11,2ºC

Debe tenerse en cuenta que las heladas son frecuentes en el invierno pero se producen también en forma aislada durante el verano lo que indica que en cualquier época del año las temperaturas pueden ser inferiores al 0ºC.

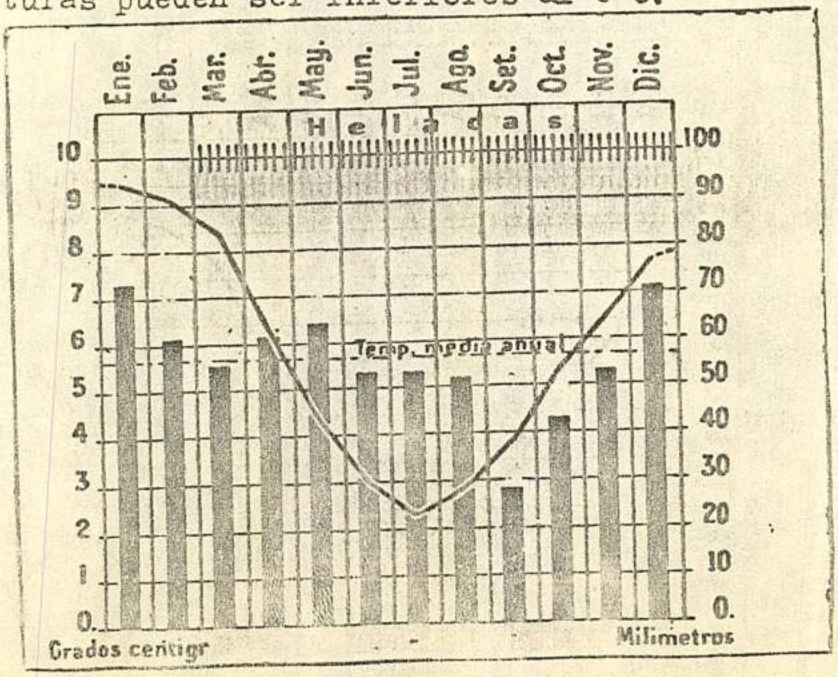


GRAFICO Nº 2
Temperatura - Lluvias

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 60

3) Nieblas y neblinas

Las nieblas están uniformemente repartidas a lo largo de todo el año, con una frecuencia de 4/6 días al mes en los cuales es niebla muy cerrada y en grandes extensiones del terreno, especialmente en los meses de abril, mayo, junio, julio y agosto, también a lo largo del mes se presentan neblinas aisladas que abarcan grandes extensiones del terreno en general pero son abiertas e intermitentes tanto durante el día como en la noche.

4) Vientos

Los vientos más frecuentes en las Islas son los del Sector SW al NW con una media anual del 18% SW, 22% el W y 24% el NW. Estos vientos también son los más intensos, siguiendo en frecuencia el viento N con una media anual del 16%, NE con 7%, S con 7%, SE con 3% y E con 2% (Ver Gráfico N° 3)

La intensidad media de los vientos es de 25/30 km/h.

Los vientos duros sobre todo los del SW son frecuentes. El porcentaje de temporales es del 10% a lo largo del año. Puede definirse que la zona general en las Islas es ventosa y medianamente tempestuosa.

El porcentaje de calma es muy reducido, el 1% en la mayor parte del año y del 2% como máximo. Enero el mes de temporales. Cabe destacar que materializado un temporal, el mismo persiste 3/4 días y es generalmente con viento S.

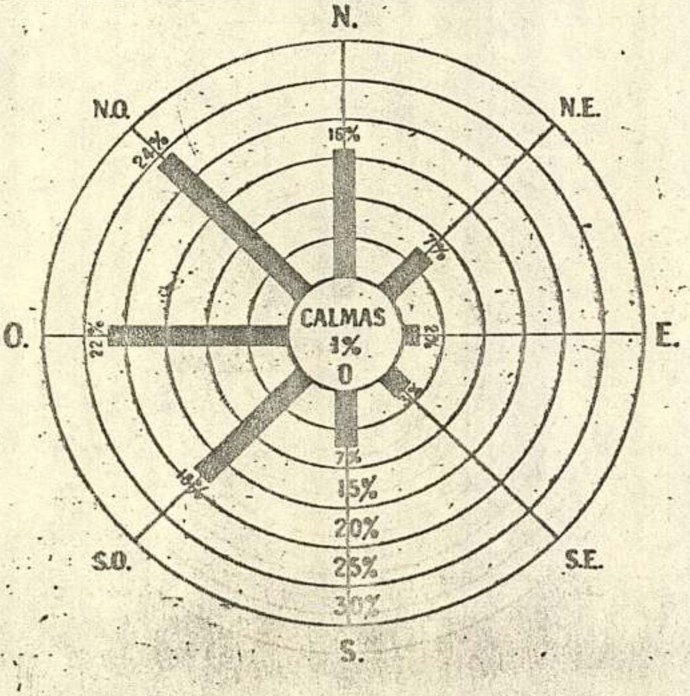


Gráfico N° 5: Climograma de Puerto Argentino. Fuente: Daus, cit. pág. 26.

GRAFICO N° 3
Vientos

5) Nubosidad

La característica predominante en cuanto a nubosidad, es la de cielo cubierto la mayor parte del año, encontrándose cielo despejado aproximadamente 20 días al año.

La media mensual es poco diferente para todos los meses, aproximadamente de 7/10 días, algo mas acentuada de mayo a julio.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO N° 10

6) Nieve
Aproximadamente se producen unas 55/60 nevadas anuales, las cuales permanecen poco tiempo en superficie ya que el suelo es muy húmedo. Las mayores nevadas son en invierno pero se debe destacar que las mismas se pueden producir en cualquier época del año. También se producen Cerrazones, que son chubascos de nieve y granizo en la misma frecuencia que la anterior y con mayor frecuencia en el período invernal.

7) Fases de la luna y el sol
Los crepúsculos en verano son largos, de oscuridad real son aproximadamente 4 horas, pero la visibilidad se reduce rápidamente. La visibilidad es regular hasta una hora después de la puesta o antes de la salida del sol.
En invierno se da a la inversa, las noches son excesivamente largas, habiendo unas 8 horas deluz.

8) Mareas
Las mareas sobre las Islas son de una gran amplitud, con fuertes oleajes, al encontrarse con vientos de orientación inversa produciendo así grandes rompientes.

9) Datos de interés
La visibilidad es escasa en la mayor parte del año.
Enero y Febrero presentan entre 4 y 8 días cerrados totalmente, y escasa visibilidad el resto de los días
La escasa visibilidad se compensa con la larga duración de los días y de los crepúsculos; en época invernal esto se agrava por la corta duración del día.
Las lloviznas y cerrazones intermitentes hacen que la visibilidad se reduzca en forma discontínua, hecho que se produce casi 20 días de cada mes.

b. Influencia de los factores meteorológicos en la transitabilidad
Por ser en general un terreno de turba y por las abundantes lluvias preponderantes en la zona y por ser los caminos en su mayoría de tierra, éstos se tornan intransitables, excepto para Infantería según se detalla:
- Intransitables: Vehículos a oruga pesados.
- Muy dificil tránsito: Vehículos a rueda con doble tracción.
- Dificil tránsito: Vehículos oruga livianos (SNOW TRACK - SENID TRACIO).

A campo traviesa el terreno es intransitable, excepto para vehículos especiales.
Observaciones:
En este Teatro de Operaciones, el desplazamiento en vehículos queda supeditado al estado de los caminos, lo que hace imprescindible el uso de helicópteros.

c. Influencia de los factores meteorológicos sobre la Tropa.

1) Las abundantes lluvias y el terreno turboso, hacen que las posiciones construidas tanto en las alturas y/o en los bajos se inunden completamente y frecuentemente dificultando totalmente la estadía prolongada.

2) Por ser una zona con gran porcentaje de lluvias, viento y humedad, el personal vive continuamente mojado, lo que hace necesa-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO N° 11

rio una mayor dedicación a la higiene y reposiciones de equipo con mayor asiduidad

3) Al ser dificultoso el tránsito de vehículos y grandes las distancias a recorrer se hace muy dificil el abastecimiento de víveres y munición, lo que hace sentir inseguro al personal.

4) Al abundar los días neblinosos y las noches ser muy largas afecta el descanso del personal aumentando el desgaste por la tensión, por el refuerzo de puestos de guardia, por el refuerzo de observadores etc.

5) Al existir nevadas intermitentes y si el personal no cuenta equipos adecuados, desmoraliza a la tropa por las bajas temperaturas que debe soportar y por obligar al cambio del enmascaramiento en forma contínua.

6) Para las armas de apoyo (morteros) se hace muy difícil el tiro ya que en la turba se entierran las placas con 3/4 tiros y sobre piedras se deteriora el material y se reduce notablemente la vida útil del arma, por la turba y el agua que aflora de la misma, es imposible hacer posiciones enterradas, lo que expone al personal a la acción del fuego enemigo.

7) La turba hace que los fuegos de las armas de apoyo del enemigo no sean tan eficaces pues el proyectil se entierra demasiado y la onda expansiva se proyecta hacia arriba en forma de cono absorviendo la mayor parte de las esquirlas la misma turba.

8) Sin movilidad adecuada y dadas las características del arma se hace muy difícil los cambios de posición.

d. Influencias de los factores meteorológicos sobre la visibilidad

1) Las largas noches de invierno favorecen, teniendo medios adecuados, los cambios de posición a cubierto de la observación enemiga

2) Dificultan las operaciones de apoyo aéreo

3) Dificultan la observación del tiro de artillería.

4) Favorecen al atacante, que tiene a su favor el factor sorpresa

e. Otras influencias

1) Los vientos influyen notoriamente sobre la habilitación de aeropuertos para salida y entrada de aviones.

2) Obstaculizan los vientos la observación de artillería.

3) Vientos y relieve dificultan operaciones con paracaidistas

3. ASPECTOS TACTICOS DEL TERRENO Y TIEMPO

a. No se pueden realizar posiciones adecuadas debido a la humedad del suelo, producto de las lluvias y chorrillos subterráneos (deben efectuarse tipo canaletas en las mismas para permitir su drenaje)

b. Se deben utilizar barretas para realizar posiciones por ser suelo mayormente rocoso

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 12

c. Los pocos caminos existentes son transitables, no así a campo traviesa siendo necesario contar con vehículos especiales de tipo oruga liviano o de varias ruedas (SENID-TRACIO), reduciéndo [illegible] transitabilidad en las zonas rocosas.

d. Los arroyos y riachos son vadeables a pié

e. El terreno dificulta la entrada y cambio de posición de las armas de artillería por lo blando del mismo.

f. En el caso de los morteros se entierra la placa base con cada disparo por lo que se debe realizar una cama de piedras, madera y tepes (No siendo siempre factible). La entrada en posición en zona rocosa provoca durante la ejecución sostenida del fuego, averías (roturas, torceduras etc.) en dichas placas base.

g. La turba puede ser utilizada como combustible, enmascaramiento y construcción de posiciones

h. El frio además de ser desmoralizador actúa negativamente en el mantenimiento de las pilas, ya sean comunes y/o de comunicaciones asimismo incide negativamente en los acumuladores ya que no contamos con acumuladores especiales

i. Comunicaciones; las condiciones de propagación en las Islas no fueron óptimas, ya que la actividad solar incide sobre determinadas frecuencias y en este período los cambios de humedad y temperatura de las masas bajas de aire, que eran contínuas en la zona, afectaban los rendimientos, el hecho que la gran densidad de la capa D de la atmósfera ocasionaba una gran absorción de la energía electromagenética y consecuentemente una gran atenuación en las ondas radioeléctricas. A pesar de todo se cumplió el principio que durante la noche se mejoraban las condiciones de propagación.

j. El cable de comunicaciones debe cambiarse con una frecuencia no mayor de 30 días, extremando la aislación en las empalmaduras.

k. Es necesario en forma permanente (en invierno), utilizar anticongelante en los radiadores.

l. Dado que en invierno las horas de luz se reducen solo a 7/8 horas se hace sumamente conveniente el uso de visores nocturnos.

4. ASPECTOS MILITARES DEL TERRENO

a. Rasgos críticos (Ver Calco - Agregado N° 05)

b. Terreno llave (Ver Calco - Agregado N° 05)

c. Direcciones/Avenidas de Aproximación (Ver Calco - Agregado N° 05)

d. Obstáculos (Ver Calco Suelo - Agregado N° 02) y (Calco Relieve - Agregado N° 01)

1) El tipo de suelo descripto en 1. b., sumado a la sensible influencia de la meteorología en general de acuerdo con lo señalado en 2. (Meteorología), afectan la transitabilidad fuera de los caminos constituyéndose en obstáculo importante para el apoyo logístico de las fracciones en posición, la entrada y cambio

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO N° 13

de posición de las armas de apoyo y dificulta la construcción de posiciones defensivas para la Infantería, requiriéndose para obtener eficacia,el uso de helicópteros para posibilitar el apoyo logístico y desplazamiento de armas pesadas, elementos para la construcción de posiciones (barreta, madera etc.) y vehículos aptos a las características existentes de transitabilidad según se especifica en 4. g. (aptitud de distintos vehículos en relación con la transitabilidad.

2) El relieve de la zona caracterizado por lo pronunciado de las pendientes y las condiciones del suelo ya consideradas, limitan en forma gravitante los desplazamientos a todo terreno para vehículos y obligan a un gran esfuerzo a los desplazamientos de la Infantería.

3) La hidrografía no constituye un obstáculo natural importante

e. Cubiertas y encubrimiento.

1) Contra las vistas
El relieve ondulado y la compartimentación del terreno favorece a quien ocupa los rasgos críticos (Ver Calco - Agregado N° 05).
Las hondonadas posibilitan los desplazamientos a cubierto de la observación terrestre por parte de la Infantería y el emplazamiento de las armas de apoyo, ello obliga al intenso empleo de observadores adelantados y el uso de adecuados medios de vigilancia y detección (radar contra infantería, telémetros laser, radares contramorteros, de contrabatería etc.)
El tipo de suelo, roca y turba, permite una adecuada mimetización contra las vistas aéreas y terrestres.

2) Contra el fuego
El relieve ondulado, las zonas rocosas, zanjas, cauces de chorrillos etc., proveen protección contra el fuego de las armas de infantería, con el inconveniente en el caso de las áreas rocosas de la acción de los rebotes y las esquirlas producidas por la rotura de piedras tipo lajas existentes.

3) La turba de por sí constituye una cubierta contra el fuego de artillería, bombas de aviación etc., debido a que por la penetración del proyectil y el cráter que conforma, la misma absorve la mayor parte delas esquirlas.

f. Observación y Campo de Tiro

1) La observación diurna directa está limitada por la compartimentación y relieve del terreno, obligando a ocupar en profundidad las alturas dominantes para asegurar una observación aceptable del campo principal de combate y posibilitar el empleo eficaz de las armas de apoyo, facilitando la detección de blancos en desenfilada.

2) La observación nocturna del campo principal de combate es factible en tanto y en cuanto se utilicen elementos de visión nocturna y radares de vigilancia que aseguren su uso contínuo (debe tenerse en cuenta la gran cantidad de horas de oscuridad en el período invernal). Asimismo la previsión de empleo de munición iluminante para todos los calibres de armas de apoyo,

trazante para las livianas y alzas ópticas de uso nocturno.

4) El campo de tiro no presenta obstáculos para la eficacia en el empleo de las armas de infantería (trayectoria tendida) y es favorable para el defensor. La compartimentación del terreno y la cantidad de alturas dominantes posibilitan la ocupación de dispositivos defensivos en profundidad aumentando la eficacia del mismo.

5) Dadas las consideraciones efectuadas sobre el relieve, éstas obligan al uso de armas de trayectoria curva (obuses, morteros, etc.), por la misma razón y para batir por el fuego a las más largas distancias con eficacia y en oportunidad deben emplearse elementos de detección, observación y dirección distribuidos convenientemente. Debe considerarse la utilización de espoletas tipo Tiempo Variable para la munición de artillería.

g. Aptitud de distintos vehículos en relación con la transitabilidad

1) Vehículos Aptos

Los Jeep IKA, VOLKSWAGEN, MERCEDES BENZ, resultaron excelentes como vehículos comando y para evacuación por ser livianos y ágiles. En la zona de turba presentaron limitaciones por el rodado, ya que al ser angosto actúa con efecto de corte sobre la misma, pero su incidencia no imposibilito su uso.

Camión VOLVO, apto, de buen rendimiento, hay que asegurar la línea de repuestos. Por el rodado que tiene, el despeje es alto y le permite sortear obstáculos del tipo de zanjas poco profundas además al ser de rodado ancho, su efecto de corte disminuye. La potencia del motor es suficiente. El sistema de transmisión es bueno lo que asegura una vida útil adecuada para un vehículo militar.

Camión MERCEDES BENZ 1114, 4x4 apto para carga general y personal. El camión en general es bueno, esta atado en general a los caminos ya que a campo traviesa es efectivo solamente en terrenos duros, en terreno barroso o turba el vehículo se entierra por el peso.

SENID-TRACIO, todo terreno, vehículo ideal para esa zona, la plataforma traccionada por ocho ruedas puede moverse en la turba aumentando la superficie de contacto y disminuyendo la presión puntual. El mismo es de bajo costo y mecánica sencilla (aceptable) Actualmente está siendo experimentado (Ver Agreg. 06)

2) Vehículos no aptos

Camioneta DODGE D-200. Por ser un vehículo civil adaptado, resultó débil, con materiales inadecuados e incapaz de cumplir las misiones para la que fue creado.

5. INFORMACION COMPLEMENTARIA

La obtención de agua en la zona se ve facilitada por la importante cantidad de arroyos y chorrillos, su uso implica un acostumbramiento en tiempo del organismo.

ES COPIA

FUERZA DE I.M. Nº 1
BATALLON DE I.M. Nº 5
OPERACIONES

ANTONIO PERNIAS
Capitán de Corbeta IM

CARLOS HUGO ROBACIO
CAPITAN DE FRAGATA DE I.M.
COMANDANTE

ES COPIA

COMANDO DE OPERACIONES NAVALES
División
Planes
DPTO. OPERACIONES

Jorge A. Monti

JORGE ALBERTO MONTI
CAPITAN DE FRAGATA I.M.
JEFE

FOLIO Nº 15

Las fotografías correspondients se remitirán oportunamente

ES COPIA

División
Planes
DPTO. OPERACIONES

Jorge A. Monti
JORGE ALBERTO MONTI
CAPITAN DE FRAGATA I.M.
[illegible]

COMANDO DE OPERACIONES NAVALES
FOJA Nº

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 16

Las fotografías correspondientes se remitirán oportunamente

COMANDO DE OPERACIONES NAVALES
División
Planes
DPTO. OPERACIONES

Jorge A. Monti

JORGE ALBERTO MONTI
CAPITAN DE FRAGATA I.M.
[redacted]

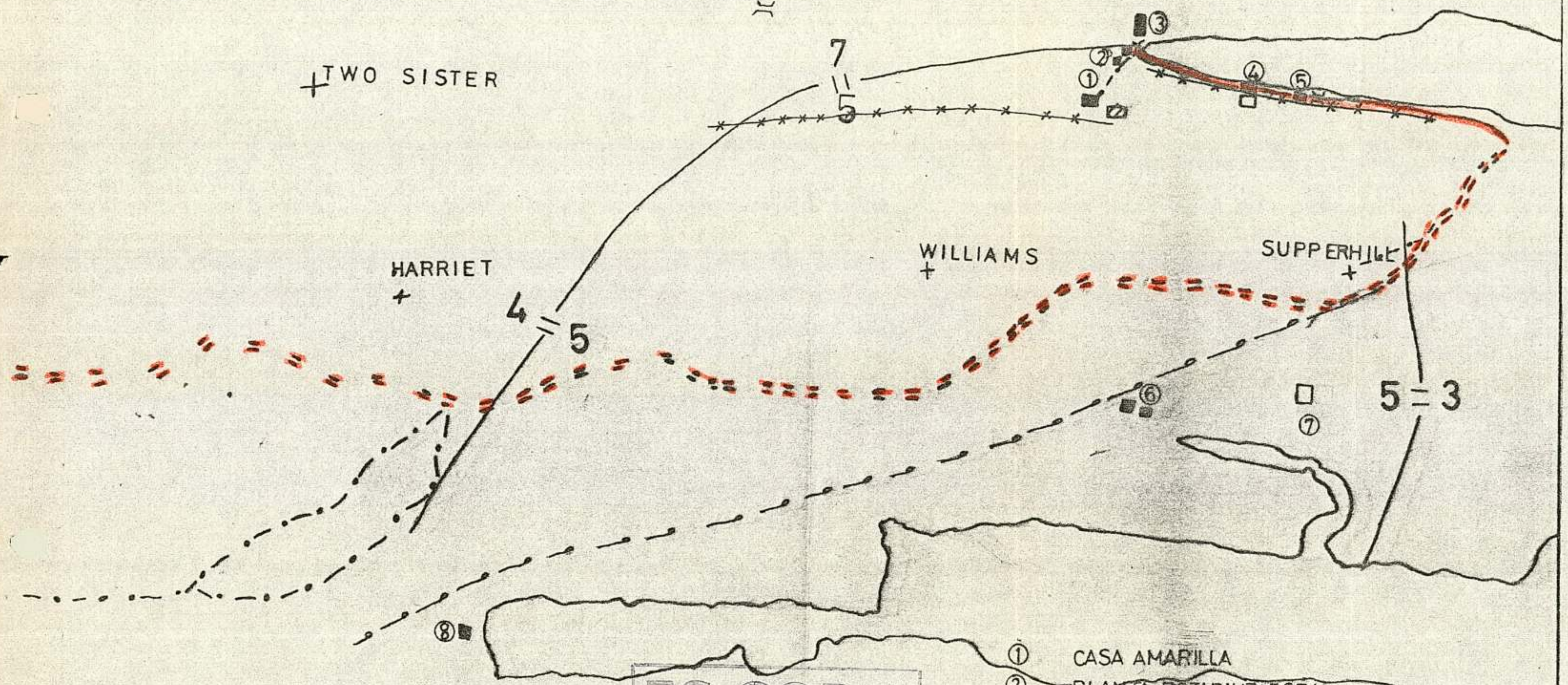
SECRETO

AGREGADO Nº 04

COPIA No. 01 de 02

OBRAS DE ARTE

ESC 1 : 50.000



ES COPIA

REFERENCIAS

- ▬ CAMINO ASFALTADO 1 MANO
- —·— HUELLA
- ▬▬▬ CAMINO CONSOLIDADO
- ■ CONSTRUCCIONES
- ▨ ESTRUCTUCTURA DE HORMIGON
- ✕✕✕ ALAMBRADO
- ☐ CORRAL
- —o—o RED TELEFONICA

① CASA AMARILLA
② PLANTA POTABILIZADORA
③ ED ROYAL MARINES
④ GALPON DE ESQUILA
⑤ PUSO (San.)
⑥ CASAS
⑦ CORRALES
⑧ PORT HARRIET HOUSE

ANTONIO PERNIAS
Capitán de Corbeta IM

COMANDO DE OPERACIONES NAVALES
División Planes
DPTO. OPERACIONES

JORGE [illegible]
CAPITAN DE FRAGATA I.M.

04 1 de 1

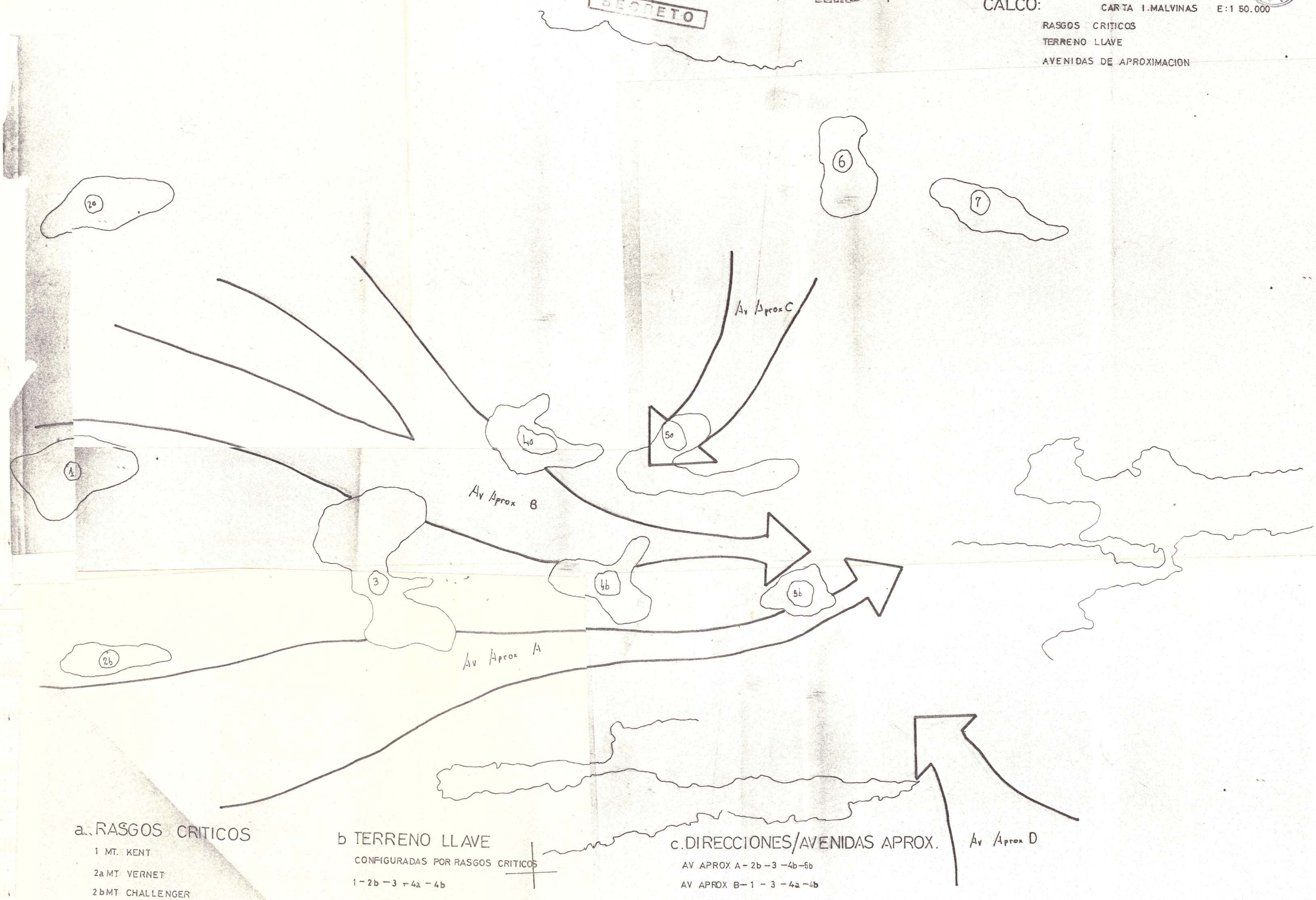
SECRETO

COPIA Nº. Ø1 de Ø2

AGREGADO Nº 5

CALCO: CARTA I.MALVINAS E:1 50.000
RASGOS CRITICOS
TERRENO LLAVE
AVENIDAS DE APROXIMACION

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 18



a. RASGOS CRITICOS

1 MT. KENT
2a MT VERNET
2b MT CHALLENGER
3 MT TWOSISTER-HARRIET
4a LONGDON
4b WILLIAMS—TUMBLEDOWN
5a WIRELES RIDGE
5b SUPER HILL
6 MT TWELVE O'CLOC
7 MT LOW

b TERRENO LLAVE

CONFIGURADAS POR RASGOS CRITICOS
1-2b-3-4a-4b

c. DIRECCIONES/AVENIDAS APROX.

AV APROX A-2b-3-4b-5b
AV APROX B-1-3-4a-4b
AV APROX C-5a
AV APROX D OP ANFIBIA POR EL SUR

FUERZA DE I.M. Nº 1
OPERACIONES

ANTONIO PERNIAS
Capitán de Corbeta IM

CARLOS HUGO ROBACIO
CAPITAN DE FRAGATA DE I.M.
COMANDANTE

ES COPIA

Ø5 1 de 1

División Planes
DPTO. OPERACIONES

Jorge A. Monti
JORGE ALBERTO MONTI
CAPITAN DE FRAGATA I.M.

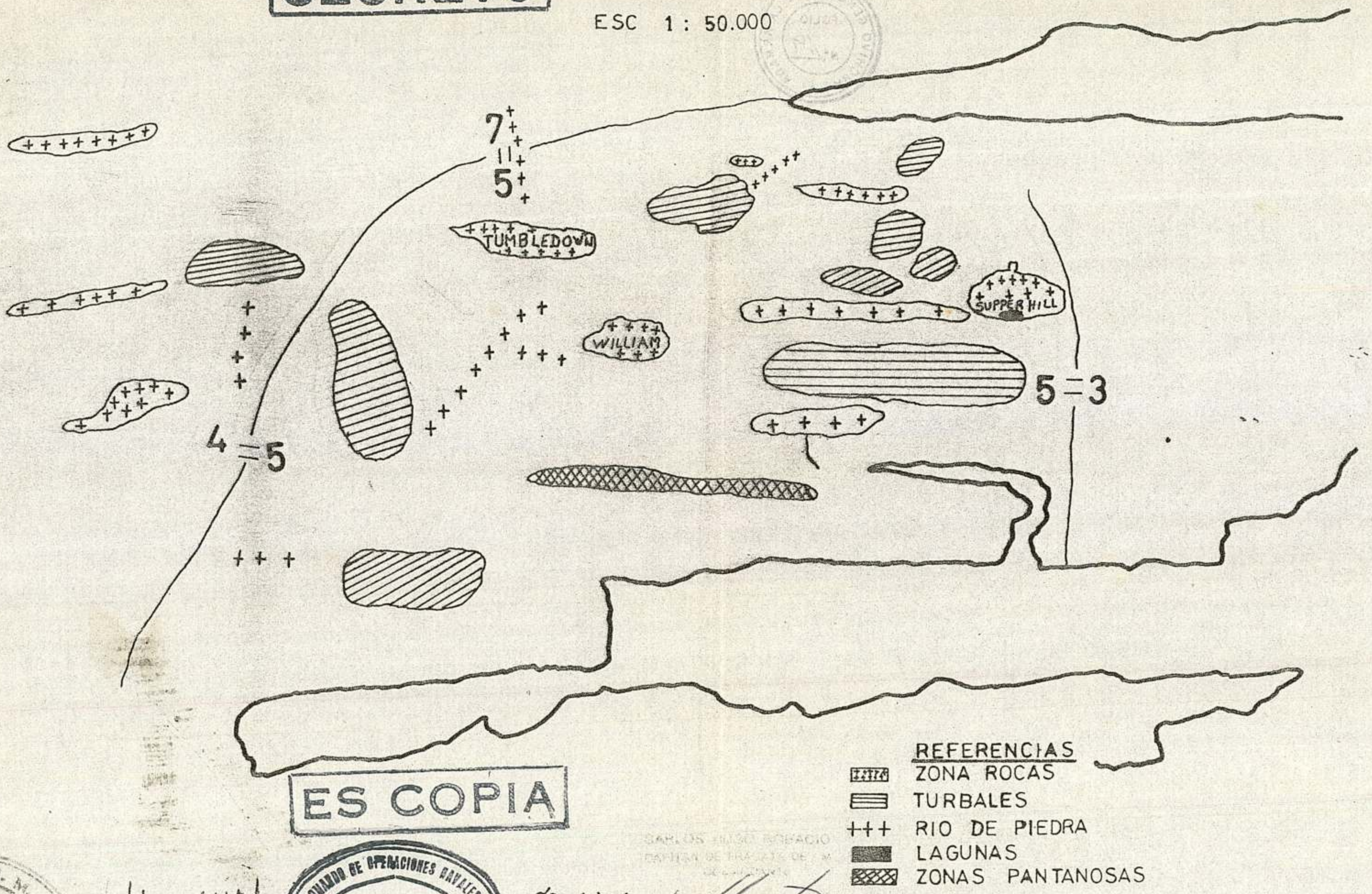
SECRETO

AGREGADO Nº 02

CALCO SUELO

ESC 1: 50.000

COPIA Nº 01 de 02


7
5
TUMBLEDOWN
WILLIAM
SUPPER HILL
4 = 5
5 = 3
REFERENCIAS
ZONA ROCAS
TURBALES
+++ RIO DE PIEDRA
LAGUNAS
ZONAS PANTANOSAS

ES COPIA

FUERZA DE I. M. Nº
BATALLON DE I. M. Nº
OPERACIONES

Antonio Pernias
ANTONIO PERNIAS
Capitán de Corbeta IM

COMANDO DE OPERACIONES NAVALES
División
Planes
DPTO. OPERACIONES

02 - 1de 1

CARLOS HUGO ROBACIO
CAPITAN DE FRAGATA IM

Jorge A. Monti
JORGE ALBERTO MONTI
CAPITAN DE FRAGATA IM.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 19

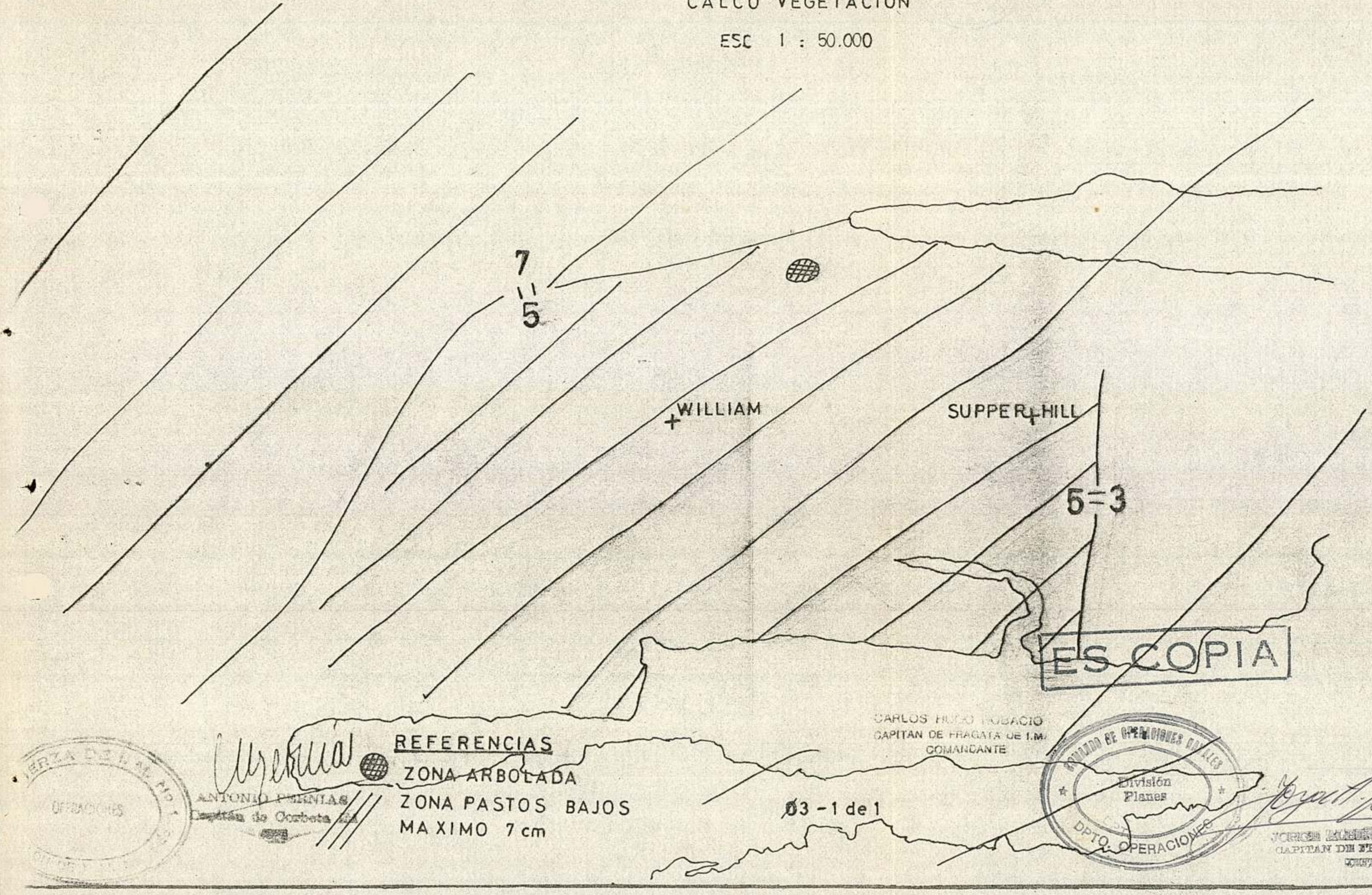
SECRETO

AGREGADO Nº 03

CALCO VEGETACION

ESC 1 : 50.000

COPIA No. 01 de 02



ES COPIA

REFERENCIAS

▨ ZONA ARBOLADA

/// ZONA PASTOS BAJOS
MAXIMO 7 cm

03 - 1 de 1

Uzerría
ANTONIO PERNIAS
Capitán de Corbeta IM

CARLOS HUGO ROBACIO
CAPITAN DE FRAGATA DE I.M.
COMANDANTE

Jorge A. Monti
JORGE ALBERTO MONTI
CAPITAN DE FRAGATA I.M.

11

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 20

SECRETO

AGREGADO Nº 01

CARTA ISLAS MALVINAS - ESCALA 1:50.000

COPIA Nº 01 de 02

1 - 50.000
01 - 5.000
001 - 500

MT. ROUND
MT. TWELVE O'CLOC
MT. LOW
MT. KENT
MT. CHALLENGER
MT. WALL
MT. TWO SISTER
MT. HARRIET
MT. LONGDON
MT. TUMBLEDOW
MT. WILLIAM
MT SAPPER HILL
LINEAS DE TELEFON.
LONG ISLAND COAST
SADDLEBACKS
MURRELL
MOUNT KENT
TWO SISTERS
WIRELESS RIDGE
TUMBLEDOWN
STANLEY HARBOUR
STANLEY
STANLEY COMMON AND GOVERNMENT LAND
PORT WILLIAM
PORT HARRIET
PORT HARRIET POINT
SEAL POINT
WEST END
MULLET CREEK
GOVERNMENT RESERVE
HELL'S KITCHEN
KIDNEY ISLAND
KIDNEY COVE
COCHON ISLAND
TUSSAC ISLANDS
Stanley Airport
Cape Pembroke
Sparrow Cove
Mt Round 516
Mt Low 371
Sapper Hill 453
NORTH BASIN (ROLON COVE)
DUPERREY HARBOUR
URANIE BAY
LONG ISLAND HORSE PADDOCK
57°50'
57°45'
450000E
4270000N
4280000N
51°35'
51°40'
51°45'

AUTENTICACIÓN:

Fde
ANTONIO PERNÍAS
CAPITÁN DE CORBETA DE I.M.
N-5

ES COPIA

COMANDO DE OPERACIONES NAVALES
División Planes
DPTO. OPERACIONES

Jorge A. Monti

JORGE ALBERTO MONTI
CAPITAN DE FRAGATA I.M.
[illegible]

X-0119

Sedla
Geog.

FAPA

ARMADA ARGENTINA

CONFIDENCIAL

Nº 27/82"C"

Letra FAPA,OF9

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 22

PUERTO BELGRANO, 2 DIC 1982

OBJETO: E/ Cumplimiento.

AL SEÑOR COMANDANTE DE LA INFANTERIA DE MARINA.

De acuerdo con lo ordenado en oficio COIM,OF9 Nº 20/82"C" elevo los estudios correspondientes al BATALLON ANTIAEREO y COMPAÑIA DE INGENIEROS ANFIBIOS.

AGREGADOS: Lo indicado en el texto.

FUERZA DE APOYO ANFIBIO

JUAN CARLOS MOEREMANS
Capitán de Navío de I. M.
COMANDANTE

MARCELO CRAVERI
Capitán de Fragata de I. M.
JEFE DE ESTADO MAYOR
EN AUSENCIA SEÑOR COMANDANTE

ES COPIA

División
Planes
DPTO. OPERACIONES

Jorge A. Monti

JORGE ALBERTO MONTI
CAPITAN DE FRAGATA I.M.
[illegible]

ARMADA ARGENTINA

CONFIDENCIAL

Nº 24/82"C".
Letra BIAA,OF9.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 23

PUERTO BELGRANO, 23 NOV 1982

OBJETO: R/Aspectos del terreno y meteorología de Malvinas.

AL SEÑOR COMANDANTE DE LA FUERZA DE APOYO ANFIBIO.

En cumplimiento a lo ordenado por Oficio FAPA,OF9 Nº 22/82"C", adjunto elevo a sus efectos los Aspectos del Terreno y Meteorología de la Zona de Puerto Argentino y Alrededores (Incluye Aeropuerto).

AGREGADOS: Lo indicado en el texto.

Fza. Ap. ANFIBIO
Entró 24 - 11 - 82.
Salió
Interno 164 Letra B
Estado Mayor
Personal
Informaciones
Operaciones
Logística
RRPP
Agrup. Serv.
[illegible]

Silva
HECTOR EZEQUIEL SILVA
CAPITAN DE CORBETA DE I.M.
Comandante Batallon Antiaereo

ES COPIA

COMANDO DE OPERACIONES NAVALES
División Planes
DPTO. OPERACIONES

Jorge A. Monti
JORGE ALBERTO MONTI
CAPITAN DE FRAGATA I.M.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N.º 24

ZONA PUERTO ARGENTINO Y ALREDEDORES (INCLUYE AEROPUERTO)

1. CARACTERISTICAS GENERALES DEL TERRENO.

a. Configuración del Suelo.

En la zona de operaciones del Batallón Antiaéreo, que estaba comprendida entre el linde Oeste de la Ciudad, y el Aeropuerto; el suelo está formado por turba, y en algunos casos por rocas. Esta configuración del terreno, incidió directamente en las operaciones militares, al producirse durante los días 07 de Abril al 08 de Julio cambios en el clima de esta zona. Es así que durante el mes de Abril, el clima fué seco, aunque con permanentes vientos y nubosidad. Durante el mes de Mayo y primero días de Junio se produjeron lluvias y lloviznas constantes, con las implicancias e incidencias en la transitabilidad a campo traviesa, y en la inundación de las posiciones, por falta de permeabilidad del suelo.
Durante la primera quincena de Junio, comenzaron nevadas en forma leve, con fuertes vientos y temperaturas bajas. En la segunda quincena de Junio, las nevadas comenzaron a ser más intensas, logrando su máxima expresión a fines de Junio y primera quincena de Julio, con más de medio metro de nieve.

1) Suelo en el linde Oeste de la Ciudad.

Suelo de turba, con rocas que afloran entre 1/3 metros. Mala permeabilidad del suelo, que no admite en períodos de lluvias, posiciones debajo del nivel del mismo.
La transitabilidad es posible por caminos, y a campo traviesa con vehículos de doble tracción.

2) Suelo en el linde Sur de la Ciudad.

Suelo con turbas y rocas que afloran hasta 1,5 metros. Esta zona es la más alta, y va bajando bruscamente hacia el Sur, hasta llegar al mar.
Entre la curva de nivel de los 30 metros, hasta el mar, aproximadamente 4000 metros, el suelo es de turba, y muy anegadizo con lluvias leves. Cuando las lluvias son intensas, el terreno es intransitable para vehículos a campo traviesa, no así para vehículos livianos, y por caminos. Las posiciones en ese sector, se inundaban fácilmente.

///...1

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 25

3) Suelo en el linde Este de la Ciudad y hacia el Aeropuerto.

Suelo con turba, y afloramiento de rocas de hasta 2 metros. Es transitable por camino en cualquier época del año, habiendo dificultades para hacerlo a campo traviesa durante epocas de lluvias. La impermeabilidad del suelo es casi nula.

4) Suelo en el sector del Aeropuerto.

Suelo con turba y rocas aflorando hasta 2 metros, en algunos sectores. Dada su altura sobre el nivel del mar, existe buen drenaje en epocas de lluvias. No obstante no es transitable con lluvias intensas, a campo traviesa.
El camino de acceso al Aeropuerto es de ripio y tiene buena consistencia y resistencia a los cambios de clima, y a los intensos usos que ha sido sometido.

b. Relieve e Hidrografía.

En general la zona descripta no posee curvas de nivel mayores a los 30 metros. Existen chorrillos muy pequeños que no afectan mayormente a la transitabilidad.

c. Vegetación.

No existe vegetación de importancia en la zona considerada, la poca que existe, está formada por graminea de no más de 10/20 cm de alto.

2. ASPECTOS MILITARES DEL TERRENO.

a. Rasgos críticos.

Se considera como único rasgo crítico de la zona, al estrechamiento de terreno que se produce antes de llegar al Aeropuerto, y por donde pasa el camino de acceso al mismo. La toma por parte del enemigo de ese rasgo crítico cortaría la única vía de comunicación terrestre con el Aeropuerto.

b. Terreno llave.

Se considera que no existen terrenos llaves en la zona que operó la Unidad.

c. Observación y campo de tiro.

En general existe muy buena observación y campo de tiro en toda la zona considerada.

///...2

CONFIDENCIAL

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO N° 26

d. Cubiertas contra las vistas y el fuego.

Existen pocas cubiertas, debido a la falta total de vegetación. Las pocas cubiertas contra las vistas y el fuego, la forman los afloramientos rocosos.

e. Obstáculos naturales.

Desde el punto de vista de los fuegos A.A., existen grandes limitaciones para el guiado de misiles, por la cantidad de antenas que estan en el linde Este y Oeste del pueblo.
El compartimentaje del terreno, la altimetría y las edificaciones y galpones afectan el campo de tiro de las armas A.A., en especial las que se ubican en el sector Sur de la Ciudad, y deben batir hacia el Norte.

f. Avenidas de aproximación.

Desde el punto de vista de la ADA, la aproximación del enemigo aéreo en la mayoría de los casos se realizó desde el Este a Oeste y viceversa, debido al compartimentaje del terreno, que eran utilizados como corredores aéreos para vuelos y ataques a baja altura.

g. Transitabilidad para distintos tipos de vehículos.

Ver punto 1.a. Configuración del Suelo.

3. METEOROLOGIA.

a. Influencia de los factores meteorológicos en la transitabilidad.

1) Ver punto 1.a. Configuración del Suelo.

2) En general se considera que los vehículos livianos a doble tracción son aptos para transitar a campo traviesa durante cualquier época del año, no así los vehículos pesados que estarán limitados a los caminos.

3) Los vehículos a oruga son aptos para este tipo de terreno y así lo han demostrado las Fuerzas Inglesas, utilizando tanques livianos de la familia SCORPION y otros vehículos a oruga para transporte de carga tipo SNOWT-CAT con chásis y acoplado.

///...3

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 27

b. Influencia sobre la vida de la tropa.

El clima juntamente con las condiciones meteorológicas y el suelo incidieron negativamente en la tropa por:

1) Verse obligados a hacer sus refugios sobre el nivel del suelo para evitar que los mismos se inunden.

2) Las trincheras y pozos de zorro para cubrirse del fuego enemigo estaban la mayoría de las veces inundadas a partir de los primeros días de Mayo, razón que exigió del personal un gran esfuerzo para sobreponerse a esta situación.

3) El constante viento arrachado, baja temperatura, nubosidad y neblina incidieron desfavorablemente en la tropa debiendo tomarse medidas extraordinarias en la parte sanitaria y de apoyo logístico para disminuir las incidencias de estos factores.

4) Los refugios para personal en donde vivieron durante 45 días, las dotaciones de las armas Antiaéreas de la Unidad, eran sumamente precarias y construidos con material de circunstancia. No se disponía de materiales para impermeabilizar pisos, paredes y techos de los refugios, por lo que el filtrado de humedad y agua eran permanentes.

5) El vestuario en general y las botas en particular fueron sumamente afectadas por las condiciones climáticas, meteorológicas y del suelo. La falta de este material para reposición en la medida de las necesidades y la mala calidad de algunas de las prendas, afectó en forma directa al personal.

c. Influencia de la visibilidad.

1) Dado que el 70 % de los días eran nublados y con neblina la visibilidad fué afectada en forma importante.

2) Los fuertes y constantes vientos afectaron al personal de Artillería de Defensa Aérea que debía estar permanentemente vigilando el cielo en busca de blancos. Es imprescindible que cada hombre posea una antiparra de plástico para protegerse del viento y no disminuir su capacidad de detección visual de aeronaves.

///...4

3) La poca visibilidad limitó la efectividad de las armas Antiaéreas de la Unidad por ser de puntería visual, así como la identificación visual de aeronaves, por parte de los Observadores del Aire, Apuntadores y Jefes de Pieza.

d. Influencia de la humedad.

La constante humedad imperante obligó a tomar medidas con los limitados medios que se disponía, y efectuar constantes verificaciónes para disminuir su influencia que la misma ejercía sobre los misiles, municiones en general, y sistemas electrónicos de las Unidades de Lanzamiento de Misiles.

HECTOR EZEQUIEL SILVA
CAPITAN DE CORBETA DE I.M.
Comandante Batallon Antiaereo

ES COPIA

COMANDO DE OPERACIONES NAVALES
División Planes
DPTO. OPERACIONES

Jorge A. Monti
JORGE ALBERTO MONTI
CAPITAN DE FRAGATA I.M.
JEFE

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 29

AGREGADO AL OFICIO CKIA, OF9Nº /82 "C"

Zona de responsabilidad de la Compañia: Este - Sudoeste y Oeste de Puerto Argentino

1. Características generales del Terreno

a. Relieve, hidrografía, vegetación y configuración del terreno

1) Este de Puerto Argentino

Se pueden distinguir dos sectores totalmentedistintos; uno es el comprendido desde Puerto Argentino hasta la angostura que une con el aeropuerto (the canache - surf Bay), el otro es la zona del aeropuerto. El primer sector es llano sin ondulaciones significativas predominando la turba, la cual alcanza espesores de varios metros, la misma es utilizada por la población como combustible; hay zonas anegadizas al sur de éstesector. Es característico la presencia de una mata pequeña que es combustible. No presenta hidrografía en toda su extensión, teniendo las líneas de desagües del terreno dirección generalNorte - Sur.

No Hay presencia de árboles, salvo algunos aislados en la zona de la ciudad.

El segundo sector es ondulado, con pequeñas alturas que siguen la dirección Oeste - Este, estas ondulaciones se encuentran al norte del aeropuerto, mientras que al Sur el terreno es llano.

El suelo en general es rocoso (cuarcita), se notan en él varias canteras de piedras utilizadas para producir canto rodado.

En la zona en que hay altura el suelo es arcilloso y cuenta con turbales.

El desagüe natural del terreno es desde el centro hacia el Norte y Sur. No hay chorillos.

2) Sudoeste y Oeste de Puerto Argentino

El terreno es ondulado con alturas de hasta 900 mts. las mismas son rocosas (cuarcita). Las ondonadas entre altura son extensas, las mismas presentan turba. La hidrografía se ve representada por chorrillos de caudales variables entre 0,20 mts. a 1,20 mts. de ancho, la profundidad varía entre 0,10 mts y 2 mts., la dirección de los mismos son hacia el valle de MODY BROOK (de Norte a Sur y viceversa), el más caudaloso de los chorrillos es el que corre de Oeste a Este, desembocando en proximidades de Mody Brook, siendo además el utilizado por la planta potabilizadora de Puerto Argentino.

Después de las lluvias proliferan las vertientes y en las partes altas se forman charcos de cierta magnitud, posiblemente el agua no sea potable debido a que es característico ver animales muertos a su derredor.

En toda la extensión no se presentan árboles, predominando los turbales habiendo también pastizales aptos para la cría de ovejas se encuentran diversos tipos de flores silvestres, siendo las más comunes la hierba blanca, junco marrón y frutillas del diablo, en cuanto a arbustos, el característico es la mata negra de dimensiones que no superan el metro de alto, Hay también helechos duros, muy combustibles.

///...

La configuración del terreno es arcilloza debajo de una corteza de 10/20 cm de tierra negra, esta característica la torna anegadiza en presencia de agua.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 30

2. Aspectos militares del terreno

a. Al este de Puerto Argentino

1. Terreno llave
La línea de alturas que corre de Oeste a Este al Norte del aeropuerto es el rasgo crítico fundamental; a pesar de su escasa altura. Esta asegura la observación y campo de tiro sobre las playas más aptas para desembarcarde efectivos enemigos. Estas alturas no permiten tener una profundidad deseable en una defensa. Provee encubrimientos contra las vistas para efectuar movimientos de tropas. Estas alturas permiten establecer fuegos de apoyo mutuo en todo el frente, suprimiendo un desembarco en las playas Norte de la península; otro rasgo crítico importante es la tierra que une Puerto Argentino y el aeropuerto (the canache surf Bay); el control por el fuego del mismo impide el acseso por tierra desde el aeropuerto hacia la ciudad. El control por armas automáticas es factible efectuarlo desde unas pequeñas alturas a unos 300 mts. del lugar y que tienen una direccióm Este - Oeste.

2. Observación y campo de Tiro
La observación y campo de tiro es buena en los 360°, salvo al Este del aeropuerto en que debido a varias playas rodeadas de acantilados este control se dificulta, esto mismo ocurre al Sur del aeropuerto y al Sudoeste del Puerto Argentino.

3. Cubiertas y Encubrimientos
En toda esta zona la cubierta y encubrimiento que brinda el terr no es la propia de un terreno escarpado y con ondulaciones suave Se destaca las cubiertas que pueden brindar las rocas de las alturas de las zonas del aeropuerto, incluyendo fuego de artillería, fuego naval y de aviación.

4. Avenidas de aproximación en esta zona son mediante desembarcos a fibios de pequeñas fracciones y hasta aproximadamente una compañia (-) o helidesembarco.
Las zonas donde se ubican son las siguientes:
a) Playas 1))- YORKE BAY
2))- YORKE POINT
3))- SURF BAY
4))- HOOKERS POINT
5))- ROOKERY BAY
6))- PHILIPIS POINT; HORSE POIMT

La playa 1)) y 2)) tienen una sola salida de playa para vehículo uniémdose las dos casi al Norte y Oeste de la Pista de aterrizaj desde allí existe un camino consolidado y asfaltado hasta Puerto Argentino.
La playa 2)) presenta la característica de tener cubiertas y encubrimientos para personal, una vez efectuado el desembarco. Las

///...

[illegible]

La playa 3)) tiene acceso rápido a 50 mts. del camino principal que une el aeropuerto con la ciudad. Las playas 4)) y 5)), si bien tienen una sola salida de playa la misma es muy dificultosa para vehículos a ruedas, estas unen al camino asfaltado mencionado en la playa 3)).
Entre todas las mencionadas hay una serie de pequeñas playas (6)) que son aptas para el desembarco de fracciones de comandos aunque la mayoría de ellas cuentan por algas y suelo rocoso. [illegible] de la costa [illegible] en los [illegible] es [illegible] posible [illegible]

b) [illegible]

5. [illegible]

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO N° 31

...///

2. Observación y campo de tiro
Es ideal en los 360° pero de no efectuar coordinaciones detalladas con las fracciones de las demás alturas pueden ser facilmente evitadas por fracciones pequeñas. Además de la necesidad de cubrir mutuamente con ellas los ángulos muertos para infantería que existen en las ondonadas por presencia de pequeñas ondulaciones.

3. Cubiertas y encubrimientos
Esta zona presenta cubiertas y encubrimientos por las ondulaciones de toda la zona y en las alturas se cuenta con una buena cubierta natural como son la rocas, que pueden se utilizadas para la construcción de fortificaciones contra el fuego naval y de artillería.

4. Obstáculos Naturales
No existen para tropa a pié, siendolo para vehículos a rueda toda la zona donde no hay previsto caminos convenientemente consolidados.
Puede conservarse como un obstáculo artificial y de importancia el Puente de Fitz Roy ubicado al Sudoeste de Puerto Argentino y a 32 Km.

5. Avenidas de Aproximación
Las más importantes son las siguientes:
a) Acceso Sudoeste de la ciudad y cuyo camino consolidado bordea el Mte Harriet, Willians y Supper Hill.
b) Valle comprendido entre Mtes mencionados precedentemente y Kent, Dos Hermanas y Tumbledown.
c) Valle comprendido entre Mte Wall y Kent, Dos Hermanas y Kent Tumbledown y Longdon
d) Valle comprendido al Norte de Mte Kent continuando por Dos Hermanas y entre Tumbledown y Longdon.
Las únicas avenidas de aproximación para todo tipo de vehículo es el camino consolidadooque une puente Fitz Roy y Puerto Argentino. Otra avenida de aproximación apta para vehículos exclusivamentes a orugas es por el Oeste de Puerto Argentino desde Mte Kent, a partir de Dos Hermanas el camino puede ser utilizado por vehículos a rueda con ciertas limitaciones.

6. Transitabilidad
La transitabilidad para vehículos a rueda queda limitada a los caminos existentes. El resto del terreno no es apto para vehículos . Para personal puede presentarse ciertamente dificultoso por los turbales, zonas anegadizas y rocosas existentes en todo el terreno, pero que de ninguna manera imposibilita en absoluto el acceso.

3. Meteorología
La misma está basada en el período de tiempo comprendido entre Abril, Mayo, Junio y Julio
a. Temperatura: Puede considerarse como clima frío y marítimo.

///...

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
33

...///

Las amplitudes térmicas de los valores extremos medios son pequeñas. A partir de que las mismas no son muy rigurosas, la permanencia de personal por tiempo prolongado, en especial en zona altas y donde la situación impone restricciones de fuego, afectan la capacidad operativa significativamente debiendose contar con relevos cada quince días para mantener la capacidad combativa al 100 %.

b. Precipitaciones: Las precipitaciones son contínuas pero despreciables, salvo dos o tres veces por mes, en los cuales lo hace considerablemente, disminuyendo estas lluvias en Julio. Las nevadas comenzaron a fines de junio incrementandose en el mes de Julio (de quince días se produjeron diez nevadas), la misma se observó cubrió totalmente el terreno uno diez centímetros de término medio.
Las precipitaciones en los meses de Abril, Mayo y Junio motivaron que las posiciones defensivas construidas se inundaron ya que el agua brotaba en las mismas, sumando esta al clima motivaron que en la tropa se produjeran diversos casos de pié de trinchera.

c. Nieblas: Aproximadamente un tercio de los días de cada mes se observó con niebla, la cual era más intensa y en mayor porcentaje de día en las zonas altas las mismas aumentaban la humedad, la cual deterioraba el armamento.
La disminución de visión es muy notable lo que hace casi imposible ver a más de seis metros.

d. Vientos: Los vientos son predominantes del sector Oeste y Noroeste, los mismos son considerables y tres o cuatro días de cada mes, eran verdaderos temporales.
En general desminuye durante la noche.
Los vientos levantan pequeñas piedras que golpean en la piel de los hombres provocando molestias e irritaciones generales.
Las carpas no aptas para zonas ventosas son practicamente inutilizables.

LUIS ARISTIDES MENGHINI
CAPITAN DE CORBETA DE I.M.
JEFE
COMPAÑIA DE INGENIEROS ANFIBIOS

COMANDO DE OPERACIONES NAVALES
División Planes
DPTO. OPERACIONES

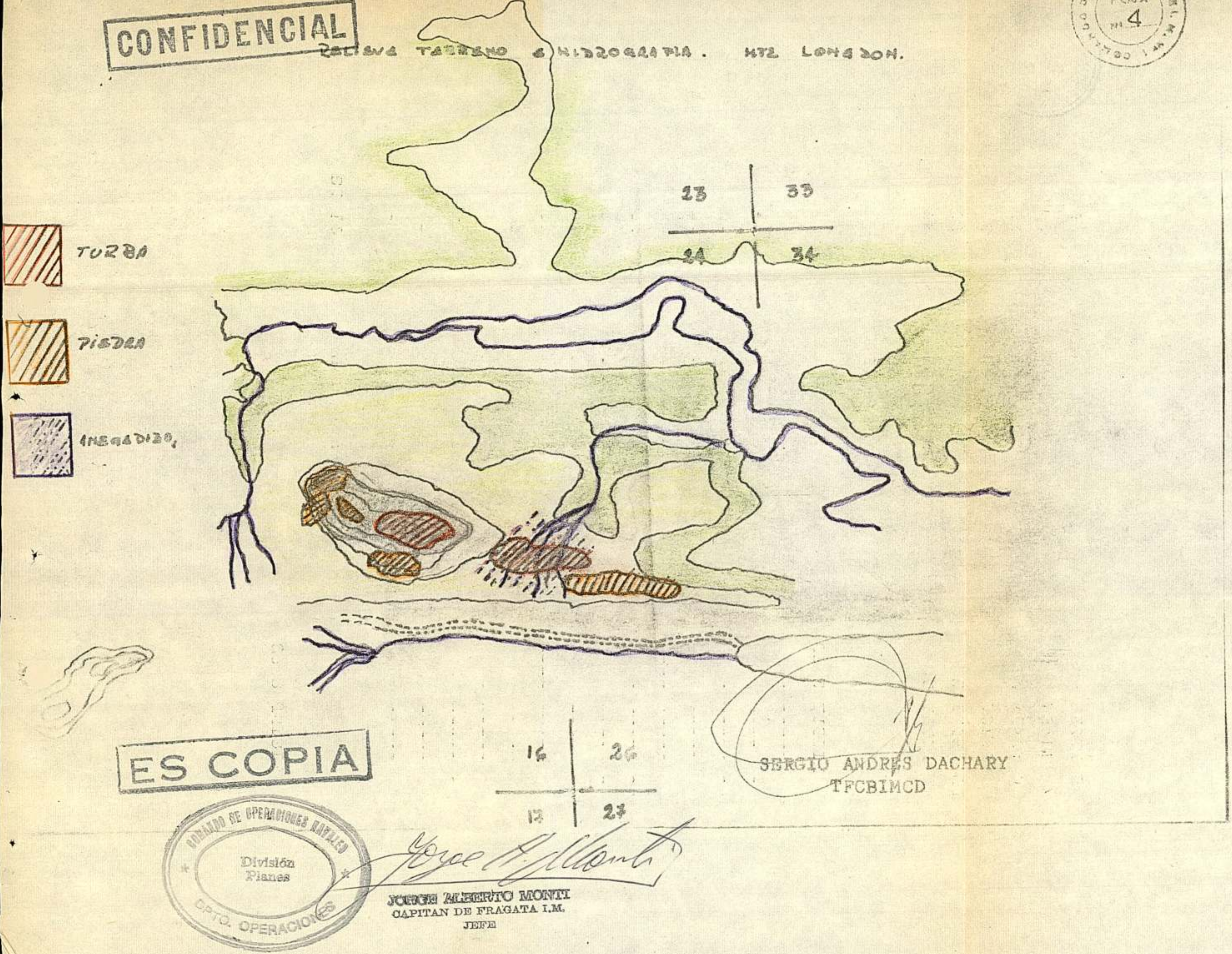
Jorge A. Monti
JORGE ALBERTO MONTI
CAPITAN DE FRAGATA I.M.
JEFE

BRN1

CONFIDENCIAL

FOJA Nº 4

RELIEVE TERRENO E HIDROGRAFIA. MTE LONGDON.


▨ TURBA
▨ PIEDRA
▨ ANEGADIZO.
23
33
24
34
16
26
17
27

ES COPIA

SERGIO ANDRES DACHARY
TFCBIMCD

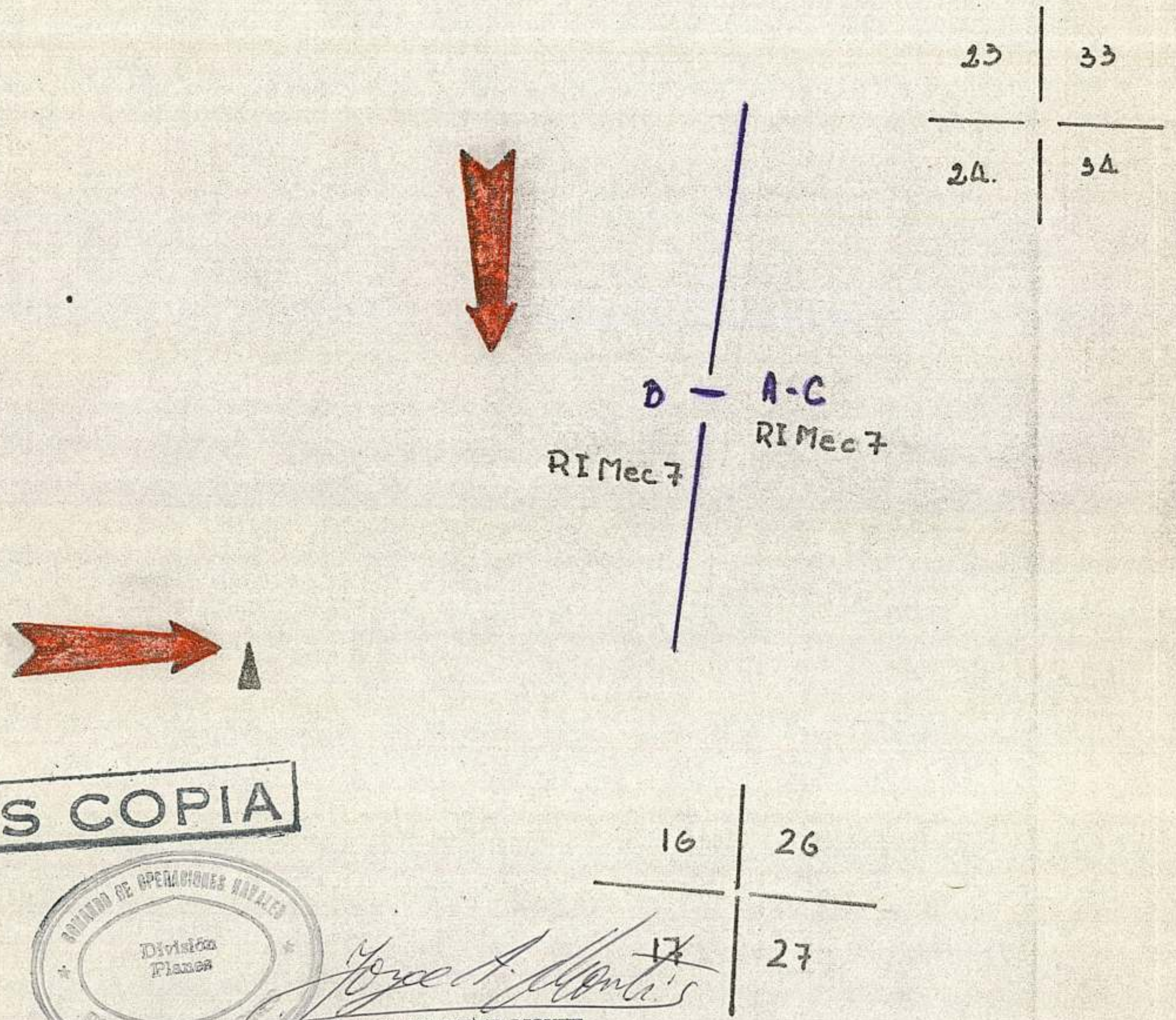
COMANDO DE OPERACIONES NAVALES
División Planes
DPTO. OPERACIONES

Jorge A. Monti
JORGE ALBERTO MONTI
CAPITAN DE FRAGATA I.M.
JEFE

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N.º 34

AVENIDAS DE APROXIMACION Mte LONGDON

CONFIDENCIAL


23
33
24.
34
D — A-C
RI Mec 7
RI Mec 7
16
26
17
27

ES COPIA

COMANDO DE OPERACIONES NAVALES
División Planes
DPTO. OPERACIONES

Jorge A. Monti
JORGE ALBERTO MONTI
CAPITAN DE FRAGATA I.M.
[illegible]

SERGIO ANDRES DACHARY
TFCBIMCD

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 35

ARMADA ARGENTINA

CONFIDENCIAL

MUY URGENTE

Nº 20/82"C"

Letra COIM,OF9

FOJA Nº 1

BATERIAS, 11 de noviembre de 1982.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO N.º 36

OBJETO: R/Información.

AL SEÑOR:
1) COMANDANTE DE LA FUERZA DE INFANTERIA DE MARINA Nº 1.
2) COMANDANTE DE LA FUERZA DE APOYO ANFIBIO.
[redacted]

Ante la necesidad de contar con aspectos del terreno y meteorología del Area de Operaciones MALVINAS y GEORGIAS, que permitan analizar las acciones de combate con mayor precisión y profundidad posibles, los señores destinatarios, por intermedio de las Unidades que participaron en el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur, elevarán la siguiente información: sobre la Zona de Responsabilidad de cada Unidad:

- Características generales del terreno.
  Relieve e hidrografía
  Vegetación
  Configuración del suelo

- Aspectos militares del terreno.
  Terreno llave
  Observación y campo de tiro
  Cubiertas y encubrimientos
  Obstáculos naturales
  Direcciones de aproximación
  Transitabilidad para distintos tipos de vehículos

- Meteorología.
  Influencia de los factores meteorológicos en la transitabilidad
  Idem sobre la vida de las tropas
  Idem sobre la visibilidad

- Toda otra información complementaria de interés.

La información solicitada, deberá encontrarse en este Comando antes del día 25 del corriente.

AGREGADOS: Sin acumular Of. COOP,OF9 Nº 64/82"C" y agregado.

CARLOS EDMUNDO SOSA
CAPITAN DE NAVIO DE I.M.
COMANDANTE
DE LA INFANTERIA DE MARINA

COMANDO DE LA INFANTERIA DE MARINA
Dpto. Operaciones
ESTADO MAYOR

HORACIO ENRIQUE WELLS
CAPITAN DE FRAGATA DE I.M.
JEFE

C-98

COMANDO DE LA I.M.
HOJA N° 6

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO N° 37

ARMADA ARGENTINA

CONFIDENCIAL

Nº 20/82"C".

Letra COIM.OF9.

BATERIAS, de Noviembre de 198

///ÑOR COMANDANTE DE LA INFANTERIA DE MARINA.

Cumplimentando lo ordenado en Oficio cabeza, agregado elevo los informes producidos por los Señores Jefes de las Subunidades y/o Fracciones que participaron en la defensa del Area de Operaciones MALVINAS y GEORGIAS, con vinculación de dependencia "Asignados" a Unidades de la Armada o del Ejército tal como queda señalado en los respectivos Agregados.

AGREGADOS: 01: SECCION TIRADORES (-) Ref (BIM1).
02: BATERIA OBUS 105/14 (BIAC).
03: COMPAÑIA DE AMETRALLADORAS 12,7 mm (BICO).
04: SECCION TIRADORES Ref (BIM2).

BRIGADA DE I. M. NRO. 1

MIGUEL CARLOS AUGUSTO PITA
CAPITAN DE NAVIO DE I M.
COMANDANTE

COMANDO DE LA I. M.

CONOCIMIENTO JEFE DESPACHO		ENTRÓ: 25-11-82	
AUTORIDAD	Conocimiento	FIRMA	
CTE.			
J. E. M.			

PRECEDENCIA	O	P	R	M

GIRO INTERNO

DPTOS.	CONOC	TRAM.	FIRMA
G-1			
G-2		X	
G-3			
G-4			
COMUNIC.			
DOCT			
SEC. PRIV.			
SEC. GRAL. DESP.			
SEC. GRAL. CD.FF.CER.			
SEC. GRAL. SERV.			
C I I M			

VISADO JEFE DESPACHO | SALIÓ:

C - 98

DTO. OPERACIONES
ENTRO: 02 DEC 1982
SALIO: / /
ARCHIVO: CARPETA Nº 20
Nº DE ORDEN: 10

ES COPIA

División Planes
DTO. OPERACIONES

Jorge A. Monti
JORGE ALBERTO MONTI
CAPITAN DE FRAGATA I.M.
[illegible]

SECCION TIRADORES (-) Ref (BIM1)

AGREGADO 01 AL OFICIO COIM,OF9. Nº 20/82"C"

ESTUDIO DEL TERRENO

FOLIO N 38

ZONA DE RESPONSABILIDAD: CALETA CAPITAN VAGO - ISLA SAN PEDRO - GEORGIAS DEL SUR.

PERIODO DE OBSERVACION: 03 AL 29 APR 82.

1. CARACTERISTICAS GENERALES DEL TERRENO.

a. Relieve e Hidrografía.

El terreno es montañoso, irregular y muy abrupto.
Las laderas de las montañas llegan al mar en forma de costas acantiladas interrumpidas por pequeñas playas muy estrechas que finalizan en las paredes de las montañas de pendientes muy pronunciadas. En la mayoria de los casos la ascención de esas alturas requiere equipo especial de escalamiento.
La zona se caracteriza por la presencia de glaciares de magnitud considerable, que en la época en que se realizaron las observaciones, se constataron desplazamientos de hielos y derrumbes.
Existen, además, gran cantidad de riachos angostos y poco profundos o chorrillos.
El mar, por tratarse de una Caleta dentro de una Bahía, es generalmente calmo a pesar de los fuertes vientos. Dentro de la Caleta Capitán Vago la profundiad es considerable permitiendo la navegación de buques, no obstante existen gran cantidad de rocas y peñascos próximos a las costas que junto con densos cachiyuyos deficultan la navegación de embarcaciones menores.

b. Vegetación.

Es rala, de yuyos bajos en las pocas partes donde no hay rocas ni turba.
Las rocas tienen adheridos musgos o líquenes.
La ausencia de árboles y arbustos es completa.

c. Configuración del suelo.

Ver Calco de Transitabilidad del Suelo.
En su mayor extención es rocoso con claros cubiertos por turbas. Las playas son de canto rodado.

2. ASPECTOS MILITARES DEL TERRENO.

a. Terreno llave.

Se considera que el terreno llave lo constituye la línea de alturas que bordea la Caleta Capitán Vago.

FOJA 2

Las mismas tienen dominio sobre el mar y playas.
No obstante, estas alturas pierden valor como rasgo crítico debido a que desde ellos, mirando hacia el interior de la isla se suceden montañas que van aumentando su altura y que por consiguiente afectan la observación y campos de tiro hacia el interior.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 39

b. Observación y Campo de Tiro.

La observación es muy buena sobre la Caleta Capitán Vago pero se dificulta hacia la Bahía Cumberland y el interior de la isla (por lo expresado en 2. a.).
Los campos de tiro se ven disminuidos por las irregularidades del terreno y particularmente en Puerto Grytviken por la presencia de los edificios y demás obras de arte de King Edward Point y Factoria Ballenera.

c. Cubiertas y Encubrimientos.

A pesar de ser el terreno quebrado las cubiertas naturales no son adecuadas. Deben ser construidas obras de fortificación, tarea que se dificulta por el tipo de suelo. En las zonas libres de rocas, de por sí escasas, se ha podido experimentar al excavar, que a escasa profundidad comienza a surgir agua que inunda rapidamente las obras.
El enmascaramiento se ve dificultado por encontrarse el terreno, en el periodo que se debió operar, cubierto parcialmente de nieve.

d. Obstáculos Naturales.

El propio terreno, tanto en su relieve como en la conformación del suelo constituye el principal obstáculo. Ello limita los desplazamiento a las zonas de tierra angostas entre el mar y las alturas de pendientes más pronunciadas.
Otros obstáculos de valor son los glaciares.
Los chorrillos por ser muy angostos y escasamente profundos no ofrecen inconvenientes a los desplazamientos.

e. Avenidas de Aproximación.

Se considera que las Avenidas de Aproximación más importantes para acceder a Grytviken desde el interior de la isla son las líneas de desagües, especialmente los chorrillos que permiten el descenso de tropa a pié con relativa facilidad. Inversamente, ascender hacia el interior es sumamente dificultoso necesitándose para ello equipos especiales.
Los medios más aptos y usados para acceder a Grytviken son el merítimo y el aéreo.

f. Transitabilidad para distintos tipos de vehículos.

Durante las operaciones, entre los días 3 y 25 de abril, se

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 210

dispuso de dos tractores y un vehículo liviano con orugas para nieve de origen inglés. Pudo comprobarse que el empleo de los mismos se limitó al uso del único camino de canto rodado que bordea la Caleta Capitán Vago y la playa. Las irregularidades del terreno y los turbales impidieron que dichos vehículos fueran empleados en otros lugares.

3. METEOROLOGIA.

a. Generalidades.

Si bien, las temperaturas no llegaron a ser extremas durante el día (solamente 4 ó 5 días bajaron a -5° C aproximadamente) los fuertes vientos produjeron sensación térmica bastante rigurosa.

El tiempo fue muy variable ya que en un mismo día se producían todo tipo de precipitaciones (lluvia, aguanieve, granizo y nieve).

b. Influencia de los factores meteorológicos en la transitabilidad

Las abundantes precipitaciones mantienen el terreno casi permanentemente mojado lo que intensifica el valor que como obstáculo para vehículos de todo tipo constituyen los turbales.

El terreno rocoso, mojado o congelado y en gran parte cubierto de musgos o liquenes dificulta los desplazamiento de infantería

c. Influencia de los factores meteorológicos sobre la vida de las tropas.

Durante el día el personal se vió relativamente afectado por los vientos y las precipitaciones especialmente en la cara y extremidades aunque sin sufrir afecciones.

Durante la noche, si bien el viento amainaba, las temperaturas bajaban en forma considerable y obligaron que la permanencia del personal fuera de los edificios no superara de 1/2 hora. No se produjeron enfermedades.

d. Influencia de los factores meteorológicos sobre la visibilidad.

La visibilidad durante las horas de luz, de por sí escasas, se vió dificultada algunos días por la bruma y nubes bajas y por las precipitaciones en especial el granizo que llegó a restringirla a distancias cortas (aproximadamente 200 metros).

4. INFORMACION COMPLEMENTARIA DE INTERES.

a. Obras de Arte.

1) Muelles.

Tanto los de la Factoría Ballenera como el de King Edward

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO N° 41

Point son metálicos. El piso es de madera. Carecen de guinches y/o plumas.

2) Edificios.

Excepto uno ubicado en el centro de la Estación Científica King Edward Point que es de material, los restantes edificios estan construidos en madera.
Son en su gran mayoría de una sola planta con excepción de la Shackleton House en la Estación Científica y de dos edificios en la Factoría Ballenera que tienen dos pisos.

3) Caminos.

Existe un solo camino de canto rodado que une King Edward Point con la Factoría Ballenera.
Es de suelo firme que permite el desplazamiento de todo tipo de vehículos en una sola dirección.

VINCULACION DE DEPENDENCIA: **Asignado al G.T. 79.1.**

GUILLERMO JORGE LUNA
TNCBIMCD

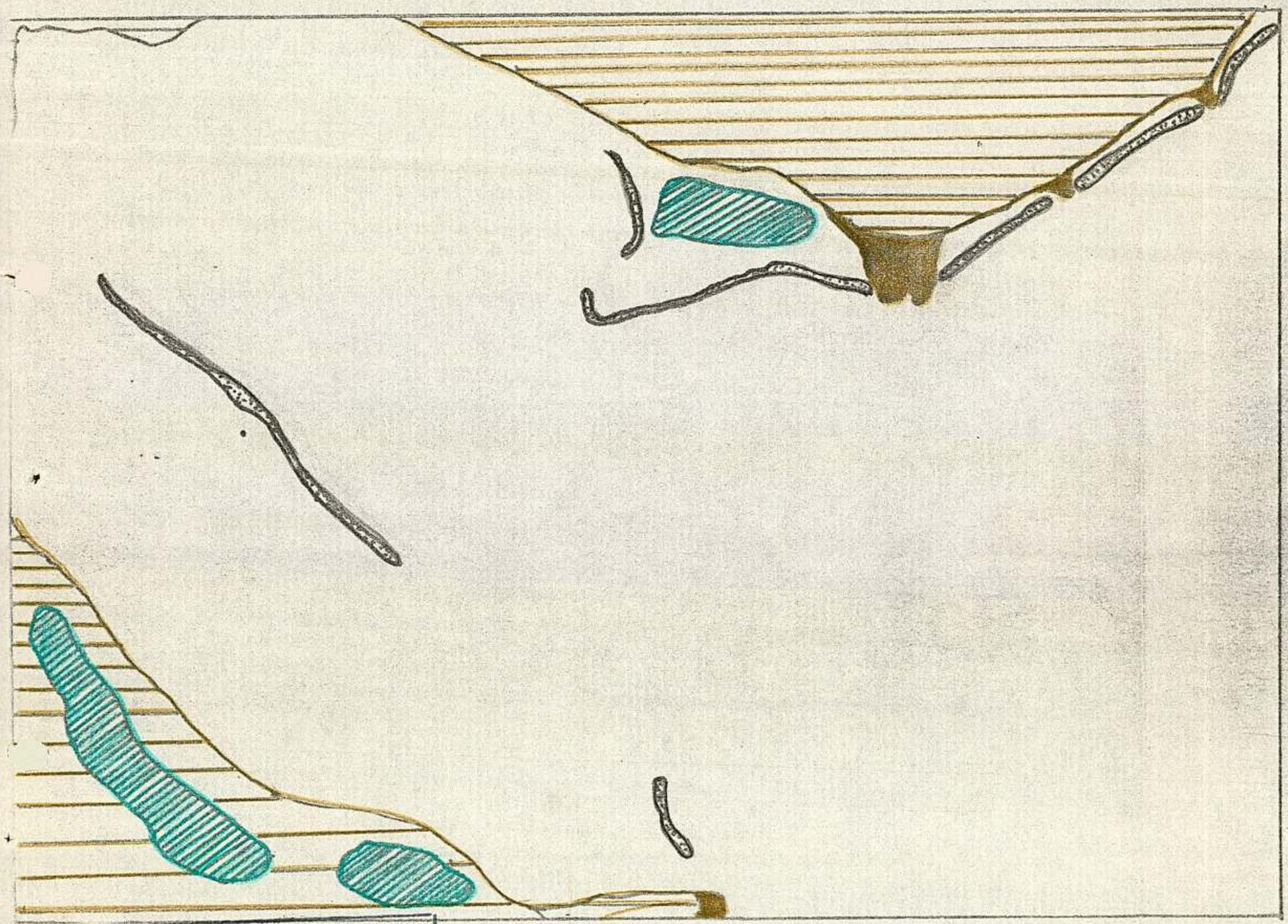
ES COPIA

COMANDO DE OPERACIONES NAVALES
División Planes
DPTO. OPERACIONES

Jorge A. Monti
JORGE ALBERTO MONTI
CAPITAN DE FRAGATA I.M.
JEFE

SECRETO

Cartografía: Cuarterón E 1:10.000 Caleta Capitán Vago - Estación Ballenera Grytviken incluido en Carta Isl San Pedro del SHN H-610 E 1:200.000



Referencias.

░	Canto Rodado
▨	Turba (Terreno Blando)
☰	Roca, Canto Rodado y Tierra (Terreno Firme)
■	Roca
☐	Tierra con Canto Rodado (Terreno firme)

GUILLERMO JORGE LUNA
TNCBIMCD

ES COPIA

COMANDO DE OPERACIONES NAVALES
División Planes
DPTO. OPERACIONES

Jorge A. Monti
JORGE ALBERTO MONTI
CAPITAN DE FRAGATA I.M.
JEFE

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 42

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 43

BATERIA OBUS 105/14 (BIAC)

AGREGADO 02 AL OFICIO COIM,OF9. N° 20/82"C"

ESTUDIO DEL TERRENO

ZONA DE RESPONSABILIDAD: BAHIA PUERTO ARGENTINO.

1. CARACTERISTICAS GENERALES DEL TERRENO.

a. Relieve e Hidrografía.

El terreno presenta desniveles que oscilan entre los 450 y 600 metros de altura en los terrenos adyacentes al de la posición de la Ba en dirección sur-este y oeste respectivamente y nivel del mar en dirección norte (Bahía Puerto Argentino).
En relación a la hidrografía el Chorrillo Felton Stm que corre en dirección general sur norte es alimentado por varios chorrillos menores e inclusive por algunas napas de agua que en días de lluvia drenan de las alturas y convierten todo el terreno adyacente en terreno pantanoso (ver Calco N° 1).

b. Vegetación.

La vegetación es esteparia con predominio de graminea (R.E-31-51) en las zonas más elevadas y por pastos naturales de no más de 10 centímetros de altura las partes más bajas.

c. Composición del suelo.

El suelo es turba blanda no apta para el transito de vehículos a rueda excepto cuendo se congela (ver Calco N° 2).

d. Construcciones.

1) Rutas y Caminos.

Existe un camino asfaltado de una sola mano que une Puerto Argentino Moody Brook y corre junto a la Bahía de Puerto Argentino.

2) Puentes.

Existe un puente que por el camino descripto en 1. d. 1), cruza el Chorrillo Felton Stm, el mismo es de hormigón y aparentemente no ofrece ningún problema al paso de materiales bélicos pesados.

3) Represa.

Existe sobre el Chorrillo Felton Stm y a 650 metros de su

desembocadura una pequeña represa de material de aproximadamente 6 metros de largo por 1,50 metros de alto, que forma un muy reducido espejo de agua.

2. ASPECTOS MILITARES DE LA ZONA.

a. Observación y Campo de Tiro.

En relación a la observación y campo de tiro por ser una posición de Artillería la observación se limitaba a los sectores más altos de Sapper Hill - Mount Williams - Mount Tumbledown y Mount Longdon.
Teniendo posibilidad de disparar los obuses en los 360° con las limitaciones técnicas del material.

b. Terreno Llave.

Considerando como terreno llave aquel que en poder del nemigo interfería el cumplimiento de mi misión, para la Ba las alturas mencionadas en el punto anterior son los terrenos llaves. Al caer Mount Longdon, la posición de la Ba fue batida por artillería en forma continua y precisa.

c. Cubiertas y encubrimientos.

1) En relación a las alturas y desagües: las naturales de los desniveles existentes.

2) En relación a la vegetación: no existe.

d. Obstáculos naturales.

El Cahorrillo Felton Stm en inmediaciones de su desembocadura no es obstáculo para infantería ni vehículos, a unos 400 metros de su desembocadura ya no es vadeable por vehículos a rueda; no por su profundidad sino por la configuración del lecho.

e. Direcciones de aproximación.

Son las ondonadas entre las alturas que genéricamente corren de oeste a este.

3. METEOROLOGIA.

a. Influencia de los factores meteorológicos en la transitabilidad.

Las lluvias por escasas que sean anegan rápidamente las zonas aledañas al Chorrillo Felton Stm.
El frio intenso con temperaturas bajo cero congela el terreno y el mismo soporta el transito de vehículos a rueda.

b. Influencia de la meteorología en la vida de las tropas.

FOJA 3
ARCHIVO GENERAL DE ... ADA
FOLIO N.° 45

Las lluvias por convertir todo terreno en una zona anegada afecta la vida de las tropas, pues las posiciones se inundan por la acción de las napas de agua que por ser superficiales hacen brotar el agua de los pozos de zorro y demás cubiertas del personal.

c. Influencia de la meteorología en la visibilidad.

Por sus características de clima oceánico, existe un predominio de días con niebla o nubes muy bajas que afectan en forma considerable la visibilidad.

VINCULACION DE DEPENDENCIA: Asignado al BIM5.

MARIO RUBEN ABADAL
TFCBIMCD

ES COPIA

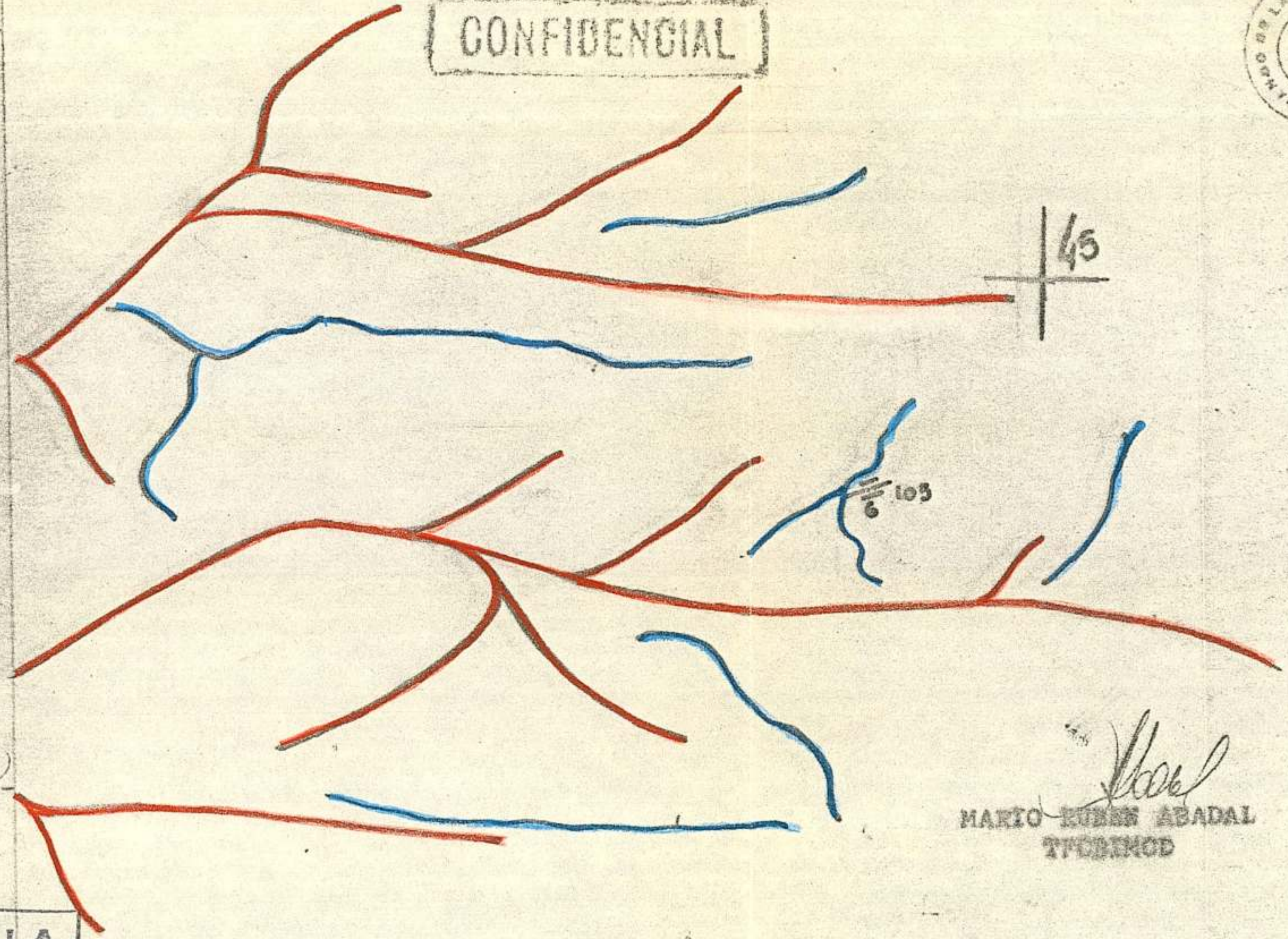
COMANDO DE OPERACIONES NAVALES
División Planes
DPTO. OPERACIONES

Jorge A. Monti
JORGE ALBERTO MONTI
CAPITAN DE FRAGATA I.M.

CARTA 1:50000 FALKLAND. ISLANDS sheet 15 CALCO Nº 1

CONFIDENCIAL

FOJA Nº 4



MARIO RUBEN ABADAL
TTEDEINCD

ES COPIA

División
Planes
DPTO. OPERACIONES

JORGE ALBERTO MONTI
CAPITAN DE FRAGATA I.M.
JEFE

LINEAS DE ALTURAS Y DESAGÜES

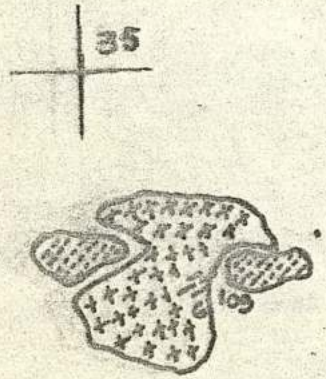
ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N.° 46

CARTA 1:50000 FALKLAND. ISLANDS. SHEET 15 CALCO Nº 2

CONFIDENCIAL

COMANDO DE LA BRIGADA DEL I.M. Nº 1
FOJA Nº 5

CALCO DE TRANSITABILIDAD DEL SUELO



XXX	TURBA (NO TRANSITABLE PARA VEHICULOS EXCEPTO CUANDO SE HIELA)
////	TIERRA DE MONTAÑA CON ROCAS DESCUBIERTAS

ES COPIA

COMANDO DE OPERACIONES NAVALES
División
Planos
DPTO. OPERACIONES

Jorge A. Monti
JORGE ALBERTO MONTI
CAPITAN DE FRAGATA I.M.
[illegible]

28

MARIO RUBEN ABADAL
TFCBIMCP

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 47

CARTA 1:50.000 FALKLAND ISLANDS SHEET 13

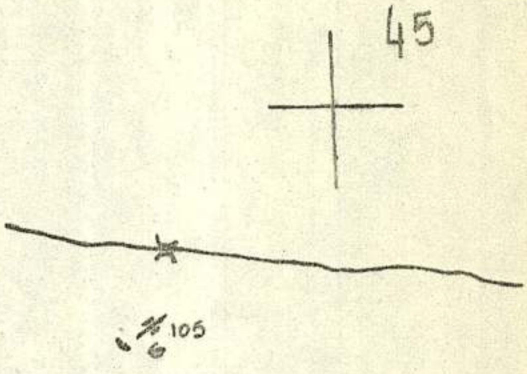
CONFIDENCIAL

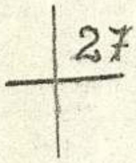
HOJA N° 6

Posicion de la Ba y Obras de Arte.

FOLIO N° 48

CALCO N° 3





MARIO RUBEN ABADAL
TFCBIMCD

ES COPIA

COMANDO DE OPERACIONES NAVALES
División Planes
DPTO. OPERACIONES

JORGE ALBERTO MONTI
CAPITAN DE FRAGATA I.M.
JEFE

FOJA 1
ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO N° 49

COMPAÑIA AMETRALLADORAS 12,7 (BICO)

AGREGADO 03 AL OFICIO COIM,OF9. N° 20/82"C"

ESTUDIO DEL TERRENO

ZONA DE RESPONSABILIDAD: MOUNT LONGDON.

1. CARACTERISTICAS GENERALES DEL TERRENO.

a. Relieve e hidrografía.

1) El Mount Longdon es una altura de unos 400/450 metros en forma alargada en dirección este-oeste con dos formaciones rocosas en forma de cresta, separada una de otra por unos 150/200 metros.

2) El suelo es blando encontrándose una capa de turba de unos 30 centímetros de profundidad, luego una capa de arcilla y piedras a lo último donde más de allí no es posible excavar con pala. Luego de pasar la capa arcillosa brota agua en casi todos los pozos (en algunos no).

3) La hdrografía en el sector de Mount Longdon se destaca el Murrell River que corre en dirección oeste-este, es vadeable a pié excepto en la zona comprendida desde Drunken Rock Pass hasta la desembocadura. Se puede vadear dicho curso de agua en los pasos de Drunken Rock Pass y Lower Pass (datos propocionados por EJERCITO ARGENTINO no comprobados). Existen muchos "ojos de agua" inclusive en la parte superior del monte.

4) El monte cae hacia el oeste en forma muy abrupta y en sectores en forma acantilada, lo que exige un gran esfuerzo para subir.

b. Vegetación.

La vegetación en la zona circundante es escasa, muy baja y achaparrada.

2. ASPECTOS MILITARES DEL TERRENO.

a. Rasgos Críticos del terreno.

Mount Longdon: Permite el dominio del camino va hacia Puerto Argentino; la ladera norte de Tumbledown y las zonas adyacentes a Puerto Argentino, inclusive la entrada al Puerto.

b. Observación y Campo de tiro.

La observación es buena en todas direcciones excepto los días

con niebla, donde la visibilidad se acortaba a menos de 200 metros.
El Campo de Tiro es apto en toda dirección sin limitaciones.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 50

c. Cubiertas y encubrimientos.

Las únicas cubiertas existentes eran las dadas por las grandes piedras (descriptas en 1. a. 1)).
Se podía enmascarar las posiciones con la vegetación circundante y agrandando los ojos de agua, sacando de sus costados los tepes necesarios.

d. Obstáculos naturales.

Prácticamente no existen obstáculos naturales, excepto al nort que corre el Murrell River el cual es vadeable en la zona de responsabilidad de Mount Longdon.

e. Avenidas de aproximación.

1) Camino que pasa entre Two Sisters y Longdon.

2) Hacia el norte Drunken Rock Pass y Lower Pass.

f. Transitabilidad para distintos tipos de vehículos.

1) Vehículos livianos a rueda.

Por el camino que va desde Puerto Argentino hasta Mount Kent, los vehículos livianos a rueda se desplazaban sin inconvenientes hasta la altura del Moun Longdon y más allá.

2) Vehículos pesados a rueda.

Idem punto anterior.

3) Vehículos a oruga.

Se desconoce.

3. METEOROLOGIA.

a. Influencia de los factores meteorológicos en la transitabilida

Por el camino, sin mayores restricciones con lluvia o nieve.

b. Influencia de los factores meteorológicos en la vida de la tropa.

1) Lluvia.

Las precipitaciones influyeron en forma muy negativa sobre

la moral de las tropas, ya que tanto los pozos donde habitaban como las posiciones defensivas se inundaban con frecuencia y costaba mucho desagotarlas.
La cantidad de días lluviosos o con lloviznas en el período de mi permanencia en las islas fueron más del 60%; esto sumado al hecho de la poca disponibilidad de elementos para secar el uniforme y las botas, hacían que la mayor parte del tiempo estuvieran húmedos.

2) Nieve.

Del mismo modo que la lluvia influía negativamente en la tropa; sobre todo en las manos y los pies que eran las zonas del cuerpo más afectadas.

c. Influencia de los factores meteorológicos en la visibilidad.

Los factores como la lluvi, llovizna y niebla influían en forma terminante sobre la visibilidad. No así las nevadas que no fueron tan copiosas ni tan seguidas.

4. INFORMACION COMPLEMENTARIA.

Sin información.

VINCULACION DE DEPENDENCIA: Agregado por Secciones al: RI 25, RI 17 y BIM5.

SERGIO ANDRES DACHARY
TFCBIMCD

ES COPIA

COMANDO DE OPERACIONES NAVALES
División Planes
DPTO. OPERACIONES

Jorge A. Monti
JORGE ALBERTO MONTI
CAPITAN DE FRAGATA I.M.
JEFE

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO N° 52
FOJA 1

SECCION Ref (BIM2)

AGREGADO 04 AL OFICIO COIM,OF9. N° 20/82"C".

ESTUDIO DEL TERRENO

ZONA DE RESPONSABILIDAD: OESTES DE ALAMBRADO ENTRE WATT COVE Y FAIRY COVE.

1. CARACTERISTICAS GENERALES DEL TERRENO.

a. Relieve e Hidrografía.

Terreno muy quebrado. Ascendente desde ambas costas hacia el centro de un ángulo aproximado de 60° y hasta una altura máxima de 200 metros. En las partes más altas se forman espejos de agua.

b. Vegetación.

En la costa norte existen pastos cortos aumentando la densidad de arbustos y matas hacia la zona de la punta de la península, en la costa sur existe una gran densidad de arbustos que dificultan la transitabilidad y favorecen el encubrimiento.

c. Configuración del suelo.

Al igual que el resto de la isla, toda la península está cubierta por una manta de turba que por debajo de ella y a unos 20 centímetros surge arcilla más agua, cavando unos centímetros más comienza un pedregullo y luego rocas, imposibilitando continuar esta acción con palas. En las zonas más altas debido a la cantidad de rocas que van apareciendo, se hace imposible el armada de carpas.

2. ASPECTOS MILITARES DEL TERRENO.

a. Observación y Campo de Tiro.

Desde esta península existe muy buena observación en los 360° dado que es la zona de mayor cota dentro de la cercanía a Puerto Argentino siendo que a su vez permite controlar el acceso a la bahía.
Existe buen campo de tiro hacia la Avenida de Aproximación por el oeste.
Hacia el norte (desde las alturas) el terreno desciende rápidamente hacia la costa.
Para el caso de armas portátiles (FAL, FAP y MAG), su alcance es hasta la mitad de la bahía al norte de la península, en caso de la Amet 12,7 mm, ésta llega hasta la costa opuesta.

b. Cubiertas y encubrimientos.

Existen exelentes cubiertas naturales brindadas por la gran cantidad de rocas en las cuales a su vez conforman pasillos para

moverse de un lugar a otro quedando a protección del fuego y la vistas aéreas.
En lo que a encubrimiento se refiere es sumamente sencillo mimetizarse y desplazarse fuera de las vistas aéreas, tanto por entre las rocas como por los senderos naturales.

c. Obstáculos naturales.

El primer gran obstáculo natural es el gran espejo de agua que media entre la península y el lado norte de la isla, existiendo una zona en donde éste se aprovecha considerablemente frente a Penarrow Point.
El mismo terreno que se ocupaba, se presentaba como un obstáculo debido a lo quebrado y rocoso del mismo, tornándose peor aún cuando llovía o nevaba.

d. Direcciones de aproximación.

Las principales Avenidas de Aproximación son:

1) Por el lado oeste y noroeste de la península, por tierra.

2) Desde el norte, este y sur, por agua.

Existe una huella que recorre longitudinalmente por la costa su de la península.

e. Transitabilidad para distintos tipos de vehículos.

No es posible transitar con vehículos a rueda. En el caso de lo vehículos a oruga, se ve seriamente comprometida su seguridad y vulnerabilidad.

3. METEOROLOGIA.

La misma, es un factor para determinar la transitabilidad por este tipo de terreno. Con lluvia el terreno se torna anegado totalmente y con nieve y heladas al congelarse el suelo - dado la irregularidad del mismo - se torna muy peligroso y dificil de transitarlo co rapidés. Pero en nigún caso se torna intransitable. Para el bienestar de la tropa es un factor sumamente negativo, dado que la misma se encuentra constantemente húmeda, haciéndose sentir más el frio.

a. Visibilidad.

Son muy comunes los momentos de escasa visibilidad (al menos en esa época del año) tanto diurna como nocturna, dado que de impro viso se forman bancos de niebla muy espesos.
El viento juega un papel muy importante en lo que respecta al bienestar de la tropa y a la visibilidad, dado que en esa época del año se han vivido la mayoría de los días con viento de gran intensidad, lo cual se agraba cuando llovizna, graniza o nieva.

///FIRMA AL DORSO

VINCULACION DE DEPENDENCIA: Asignado a COAGRUNAVINAS.

JOSE ANTONIO BARRIOS
GUCBIMCD

ES COPIA

COMANDO DE OPERACIONES NAVALES
División
Planes
DPTO. OPERACIONES

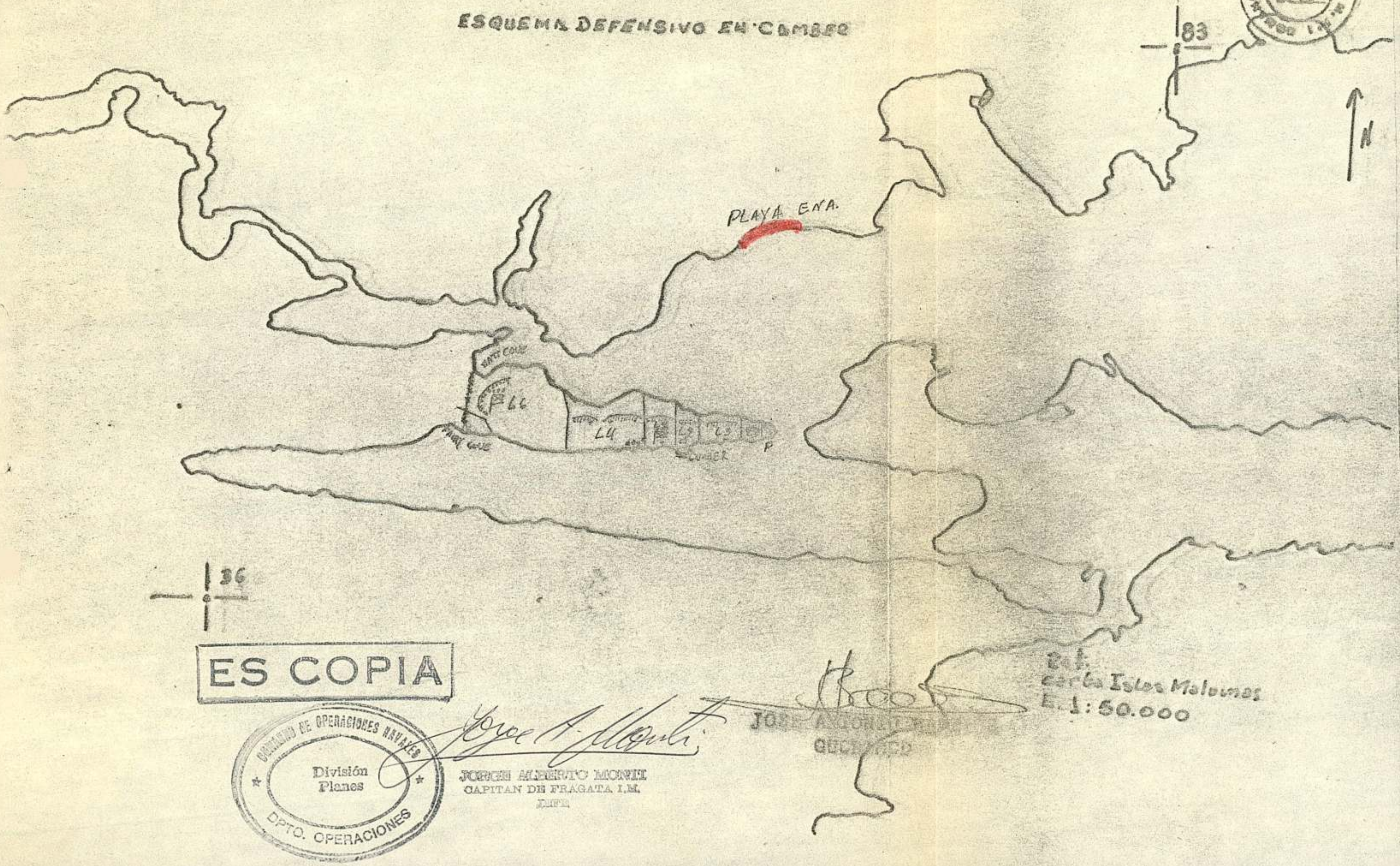
Jorge A. Monti

JORGE ALBERTO MONTI
CAPITAN DE FRAGATA I.M.
JEFE

CONFIDENCIAL

FOJA N° 3

ESQUEMA DEFENSIVO EN CAMBER


83
N
PLAYA ENA.
BATT COVE
PLL
L4
L3
L3
FANNY COVE
CAMBER
P
36

Ref.
carta Islas Malvinas
E. 1:50.000

ES COPIA

COMANDO DE OPERACIONES NAVALES
División Planes
DPTO. OPERACIONES

Jorge A. Monti
JORGE ALBERTO MONTI
CAPITAN DE FRAGATA I.M.
JEFE

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N 54

B1M3

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N. 55

ARMADA ARGENTINA

CONFIDENCIAL

MUY URGENTE

Nº 17/82 "C".-
Letra BIM3,OF9.-

ENSENADA, 24 de Noviembre de 1982

OBJETO: R/Informacións Isla BORBON

AL SEÑOR COMANDANTE DE LA INFANTERIA DE MARINA

Cumplimentando lo dispuesto en Oficio COIM,OF9 Nº 20/82 "C", adjunto elevo el informe dispuesto.

AGREGADOS: Lo que indico en el texto.-

Batallon I. M. Nº 3 "Alte. Eleazar Videla"

RAUL NOZIGLIA
Capitán de Fragata de I. M.
Comandante

COMANDO DE LA I. M.

CONOCIMIENTO JEFE DESPACHO		ENTRÓ: 26-11-82
AUTORIDAD		FIRMA
CTE.		
J. E. M.		

GIRO INTERNO

PRECEDENCIA	O	P	R	M

DPTOS.		TRAM.	FIRMA
G-1			
G-2		X	
G-3			
G-4			
COMUNIC.			
DOCT			
SEC. PRIV.			
SEC. GRAL. DESP.			
SEC. GRAL. EE.PP.CES.			
SEC. GRAL. SERV.			
C.I.I.M.			

VISADO JEFE DESPACHO	SALIÓ:

B-461

DTO. OPERACIONES
ENTRO: 02 / 12 / 82
SALIO: 07 / 12 / 82
ARCHIVO: CARPETA Nº
Nº DE ORDEN: 70.-

ES COPIA

Jorge A. Monti
JORGE ALBERTO MONTI
CAPITAN DE FRAGATA I.M.
[redacted]

ARMADA DE OPERACIONES NAVALES
División Planes
DPTO. OPERACIONES

AGREGADO AL OFICIO BIM3,PFS Nº17/82 "C"

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 56

INFORME

(El presente INFORME sobre la Isla BORBON, está referido al espacio recuadrado en verde en el calco agregado al mismo y abarca el período desde el 27-04-82 al 15-06-82).

1. DESCRIPCION GENERAL DEL TERRENO

a. Relieve e Hidrográfia: El terreno en general es ondulado y presenta alturas que interrumpen la monotonía del paisaje. Entre estos se destaca el Monte FIRST. de mayor altura (909mts.). No existen ríos de importancia, pero sí una considerable cantidad de chorrillos y pequeñas lagunas, alimentadas por las lluvias y/o deshielos. El agua es potable.

b. Vegetación: No existe ningún tipo de árboles. Solamente se encuentran algunos arbustos chatos y espinosos, cuya altura promedio oscila en los 35 cms., muy separados entre sí. Tampoco existen zonas de pastos altos, presentando, en general características de vegetación muy chata o baja, todo el sector considerado. Esta vegetación predomina en las zonas bajas, haciéndose cada vez más escasa a medida que el terreno asciende, hasta prácticamente anularse en las alturas y en las playas.

c. Configuración del Suelo: Las zonas bajas presentan características de turbales, con una capa de aproximadamente un metro de turba, debajo de lo cual existe una capa rocosa muy dura, imposible de cavar con herramientas manuales. Las costas, en general son rocosas, con restingas y acantilados; a excepción de la costa de Bahía Elefante que es de arena fina y blanca.

- Para realizar trabajos de tierra es necesario emplear medios adecuados dada la capa rocosa existente. (Voladuras, taladros neumáticos, etc.).

- La costa de la Bahía Elefante presenta un gradiente adecuado para el varado de embarcaciones de desembarco y lugares de desembarco que se encuentran graficados en el calco agregado.

- El resto de las costas presentan características rocosas, con restingas y acantilados.

2. ASPECTOS MILITARES DEL TERRENO.

a. Rasgos Críticos: Teniendo en cuenta los rasgos críticos en el sector considerado, puede mencionarse como el más importante y por tanto, terreno llave, el Monte FIRST, desde el cual, cuando la meteorología y el clima lo permiten, se dominan por las vistas los 360º. Dicho monte está ubicado a unos 4 Km., aproximadamente de la pista de aterrizaje.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 57

b. Observación y Campo de Tiro: Si bien desde la pista se pueden observar los 360º, existen limitaciones dadas por el Monte FIRST, el sector de viviendas hacia el Sur y los desniveles existentes hacia la Bahía Elefante, lo que obliga a colocar personal en la playa de dicha Bahía para mantener la observación sobre este sector.
Desde el Monte FIRST, la observación es excelente, cuando las condiciones del tiempo lo permiten. En épocas de nieblas, la observación y la visibilidad se reducen entre los 200 y 1.000 metros, aproximadamente, lo cual aconseja la utilización de elementos especiales para mantener una adecuada observación en tales circunstancias. Desde el sector de casas no se tiene observación sobre la pista por encontrarse ésta sobre una especie de meseta.
En cuanto a los campos de tiro, presentan limitaciones dadas por los ángulos muertos que forman los desniveles del terreno ya mencionados y la altura (Monte FIRST). Hacia el Sur, el sector de viviendas también limita los campos de tiro, al igual que el desnivel producido por la meseta en que se encuentra la pista.

- En general, sobre la pista, existen buenos campos de tiro en los 360º para las armas de tiro razante, con las limitaciones de los ángulos muertos producidos por los desniveles mencionados y el Monte FIRST. Es necesario contar con armas de tiro curvo para integrar un Plan de Fuegos adecuado y poder cubrir los ángulos muertos citados. La observación de los fuegos, en general, se ve facilitada desde el Monte FIRST, cuando las condiciones meteorológicas lo permiten.

- Para garantizar buena observación desde dicho monte, se deben considerar la niebla y neblina que normalmente lo cubren hasta la mitad en épocas de lluvias antes y después de las mismas, lo que podría ser obviado parcialmente cuando se disponga de adecuados elementos de observación para todo tiempo.

c. Cubiertas y Encubrimiento: Las cubiertas están dadas por las leves ondulaciones del terreno y los declives mencionados. En general son escasos, considerando además las características de la vegetación ya mencionadas, lo que impone la construcción de adecuadas posiciones, con las dificultades mendionadas al respecto en el punto 1.c. El encubrimiento se ve asimismo limitado, dadas las características de vegetación y del terreno, ya mencionadas.
Las nieblas frecuentes, al limitar la visibilidad, a distancias que oscilan entre los 200 y 1.000 metros, ofrecen condiciones de encubrimiento temporarias favorables para los desplazamientos de efectivos, reconocimientos, patrullados, etc.

d. Obstáculos Naturales: Los chorrillos, lagunas, zonas anegadizas y alambrados existentes, proporcionan obstáculos naturales que encauzan los movimientos hacia las sendas o zonas más transitables.

e. Avenidas de Aproximación: Si bien desde el mar, las avenidas de aproximación pueden converger sobre cualquier playa, utilizándose equipos especiales (botes de goma, elementos para escalar, etc.) la más apta es la que conduce hacia la Bahía Elefante (A/A.1 del calco agregado). Dicha avenida de aproximación se dirije por tierra hacia la pista, contando con la cubierta que ofrece el desnivel del terreno hacia ese sector.

ARCHIVO GENERAL DE LA AR
FOLIO
N° 58

Desde tierra, las avenidas de Aproximación más aptas corren de [illegible] a SUDOESTE, dejando a derecha e izquierda el Monte FIRST (A/A.2 [illegible] A/A.3 del calco agregado), de las cuales la A/A.3 presenta mejores condiciones de transitabilidad y facilidades para ser utilizada durante la noche o en condiciones de poca visibilidad, mibntras que la A/A.2 ofrece mejores cubiertas contra la vista y al fuego.
Asimismo se cuenta con otra avenida de aproximación, que corre de SUDESTE a NORDESTE (A/A.1 es del calco agregado) y que conduce al sector de casas, con buenas condiciones de transitabilidad.
De estas avenidas de aproximación se considera como más peligrosa la A/A.2 y A/A.3, en ese orden, por dirijirse a la pista de aterrizaje con buenas cubiertas y buenas condiciones de transitabilidad para infantería.
Asimismo, sigue en consideración la A/A.1 ya que conduce a la pista de aterrizaje previo desembarco en la playa de Bahía Elefante.

f. Transitabilidad para distintos tipos de vehículos: La transitabilidad de vehículos livianos a rueda está sujeta a las sendas o caminos de tierra, en particular duramte épocas de lluvias.
A campo traviesa se dificulta la transitabilidad por los chorrillos, lagunas y zonas anegadizas próximas a los chorrillos.
Dadas las características del terreno en épocas de lluvias, se aprecia como muy limitada la transitabilidad de vehículos pesados, aún por las sendas o caminos.
Para vehículos a oruga livianos y medianos, la transitabilidad se aprecia solamente limitada por las zonas anegadizas próximas a los chorrillos. Se descarta el uso de vehículos a oruga pesados dada las características del suelo (Turbales), por apreciar que los mismos se hundirían al desplazarse.

3. METEOROLOGIA:

a. Influencia de los Factores Meteorológicos en la Transitabilidad: El factor meteorológico que más influye en la transitabilidad es la lluvia, que incrementa las zonas anegadizas próximas a los chorrillos y forma pequeñas lagunas en los lugares bajos. Cabe mencionar que hubo precipitaciones aproximadamente durante el 65% / 70% del total del tiempo considerado.

b. Influencia de los Factores Meteorológicos sobre la Vida de la Tropa: Los vientos, las precipitaciones y las bajas temperaturas son los factores meteorológicos que más influyen sobre la vida de la tropa, acarreando gripes, fuertes resfríos y congestiones, lo que sumado a la humedad ambiente y posiciones inundadas, influye sobre la moral, el bienestar de las tropas y consecuentemente sobre la aptitud para el combate.

c. Influencias de los Factores Meteorológicos sobre la Visibilidad: Las lluvias, niebla y neblinas, limitan la visibilidad a distancias que oscilan entre los 200 y 1.000 metros. En esta circunstancias es necesario contar con elementos de visión especiales, para poder asegurar una visibilidad adecuada.

4. TODA OTRA INFORMACION COMPLEMENTARIA DE INTERES:

a. El objetivo Pista y sector de casas comprende un área aproximada de unos 4 Km2.
Para que el mismo sea defendido o adecuadamente asegurado, es necesario negar al enemigo:

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N.° 59

- Aproximación por superficie a la Isla Borbón.
- Realización de operaciones helitransportadas, proyectadas sobre la Isla Borbón, considerando la gran catidad de lugares aptos para el descenso de helicópteros (Ver calco agregado).
- Aproximación de aeronaves que puedan bombardear u hostigar el objetivo, o brindar apoyo aéreo cercano a sus operaciones terrestres.
- Aproximación a la Isla con submarinos.
- Ocupación del Monte FIRST y de lugares dominantes en las costas del sector considerado.
- Utilización de A/A.2, A/A.3 y A/A.4 (en ese orden).

Para lograrlo se necesitaría contar con una defensa integrada con medios aéreos, navales y terrestres. De los cuales el elemento terrestre, en función a las capacidades desarrolladas por el enemigo, debería contar como mínimo, con efectivos del orden de una Compañía de Tiradores reforzada con los elementos que surjan como necesarios en función a la disponibilidad de medios navales y aeronavales en apoyo y lograr de esa forma una adecuada integración de la defensa y equipados para combatir en todo tiempo (diurno y nocturno). Enlazados éstos con adecuados sistemas de comunicaciones internas y externas y los correspondientes elementos de detección temprana. Estos efectivos deberán poseer asimismo, la capacidad de ejecutar operaciones helitransportadas, hasta nivel Sección reforzada y en condiciones de poca visibilidad.

b. Los vientos predominantes en la zona, especialmente en horas nocturnas cuando provienen de la Bahía Elefante, pueden ocultar el ruido de helicópteros en aproximación desde el ESTE, por el ruido que provoca el mar al golpear contra las playas.
Tal situación puede incrementarse, sí simultáneamente se produce con Apoyo de Fuego Naval.

c. Existen varios lugares para descender en helicópteros, aptos para poryectar una operación helitransportada sobre la Isla.
De éstos lugares se consideran como más aptos los que están al NORTE y NOROESTE del Monte FIRST, por estar a cubierto y suficientemente lejanos para ser detectados sin elementos adecuados.

d. Cabe mencionar que la pista de aterrizaje estuvo inoperable durante aproximadamente el 80% del tiempo considerado, debido a las contínuas lluvias.

e. Para el presente informe se considdraron los siguientes aspectos:

- Misión Asumida: Brindar seguridad a la pista y aeronaves de Aviación Naval en estación en la Isla Borbón, hasta ser superado por el enemigo, a fin de contribuir al mantenimiento de las Operaciones de Apoyo Aéreo Cercano.
- Zona de Responsabilidad: Con la Subunidad que concurrió a PUERTO ARGENTINO (Islas Malvinas), la zona de responzabilidad asumida en el planeamiento fué la encuadrada en verde en el calco agregado en función a los efectivos inicialmente disponibles (Ca Tir (-) ref

De acuerdo con los efectivos reales que cubrieron la Isla Borbón, (Una Sec Tir, Una Sec Cñ S/R 75 mm, Un Gpo MAG y Un Gpo Ing Anf), se asumió la zona de responsabilidad encuadrada en rojo, dentro de la cual se fijó como rasgo crítico más importante el sector de la pista de aterrizaje.-

Sellos y Firmas al Dorso.-

ARMADA ARGENTINA - Batallón I. M. Nº 3 "Alte. Eleazar Videla"

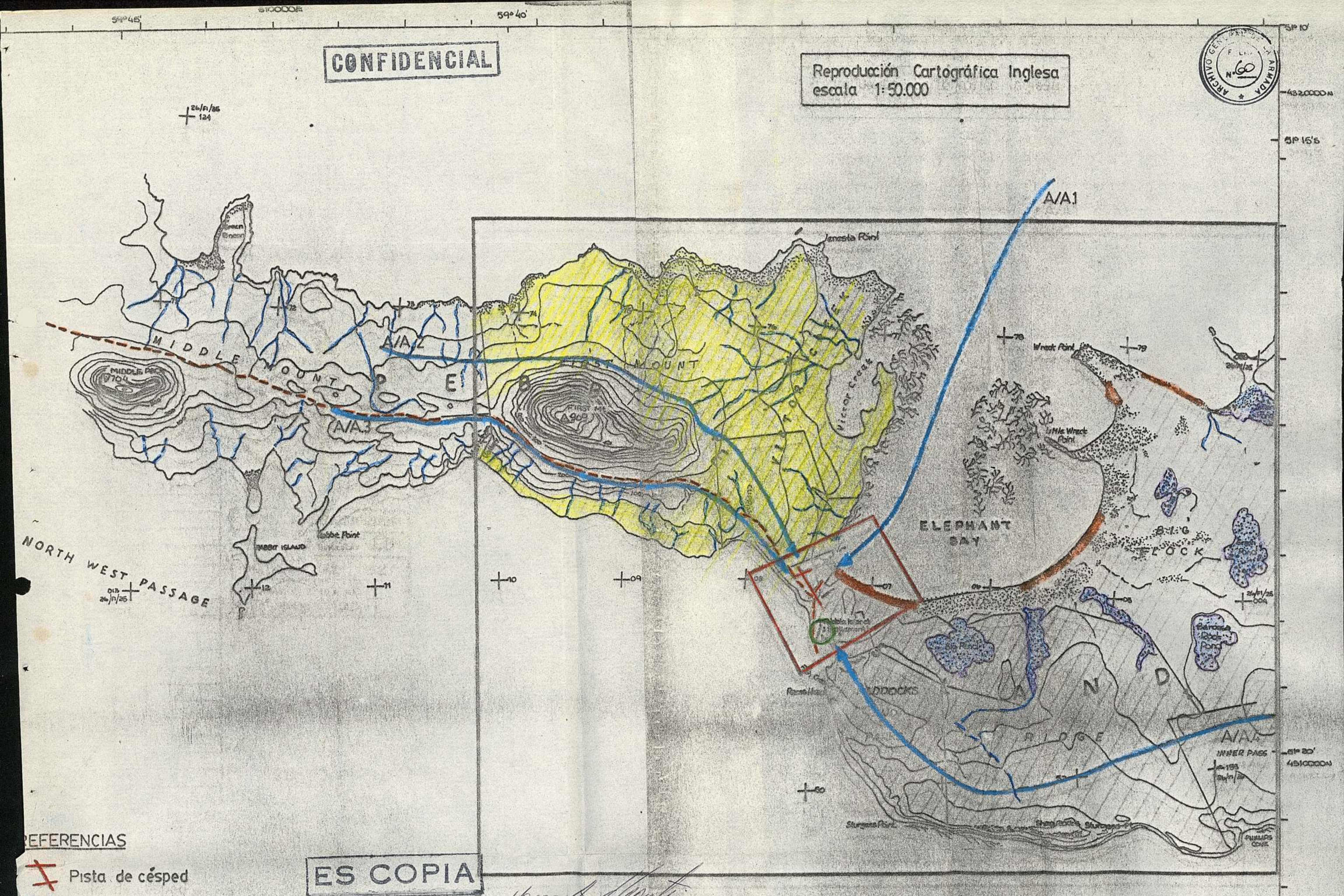
RAUL NOZIGLIA
Capitán de Fragata de I. M.
Comandante

ES COPIA

COMANDO DE OPERACIONES NAVALES
División Planes
DPTO. OPERACIONES

Jorge A. Monti
JORGE ALBERTO MONTI
CAPITAN DE FRAGATA I.M.
JEFE

CONFIDENCIAL


59° 45'
510000E
59° 40'
51° 10'
432.0000 N
51° 15' S
A/A1
Jenesta Point
Wreck Point
79
78
Little Wreck Point
Victor Creek
ELEPHANT BAY
BIG FLOCK
Big Pond
Barossa Rock Pond
A/A2
A/A3
MIDDLE MOUNT
MIDDLE PEAK
704
FIRST MOUNT
FIRST Mt
909
PEBBLE
ISLAND
PADDOCKS
RIDGE
A/A4
INNER PASS
51° 20'
4510000 N
Sturgess Point
Shag Rocks
Sturgess
Phillips Cove
Ross Head
Pebble Island Settlement
Rabbit Point
RABBIT ISLAND
NORTH WEST PASSAGE
26/11/25
10
09
08
07
06
05
11
12
60
71
72
73
74
76
77
004
153

Reproducción Cartográfica Inglesa
escala 1: 50.000

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO N° 60

REFERENCIAS

- ✕ Pista de césped
- → Avenida de aproximación
- ○ Sector de casas
- ▬ Lugares de desembarco
- ▨ Lugares aptos para aterrizaje de helicópteros

ES COPIA

Jorge A. Monti
JORGE ALBERTO MONTI
CAPITAN DE FRAGATA I.M.

PAUL NOZIGLIA
Capitán de Fragata de I.M.

~~ARMADA ARGENTINA~~

SECRETO

Nº 11 /83"S"

Letra COIM,OF9

COMANDO DE LA INFANTERIA DE MARINA HOJA Nº

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 61

BATERIAS, 3 de mayo de 1983

OBJETO: Elevar Información.

AL COMANDO DE OPERACIONES NAVALES.

Complementando el Oficio COIM,OF9 N° 17/82"S", se eleva el informe producido por la AGRUPACION DE COMANDOS ANFIBIOS.

AGREGADOS: Lo que se indica en el texto.

EJEMPLARES CONFECCIONADOS: DOS (2)

DISTRIBUCION: Original : Destinatario.
Duplicado : Archivo Depto. Operaciones COIM.

COMANDO DE LA INFANTERIA DE MARINA
Dto. Operaciones
ESTADO MAYOR

CARLOS HUGO ROBACIO
CAPITAN DE FRAGATA DE I.M.
JEFE

ES COPIA

COMANDO DE OPERACIONES NAVALES
División Planes
DEPTO. OPERACIONES

Jorge A. Monti

JORGE ALBERTO MONTI
CAPITAN DE FRAGATA I.M.
JEFE

ARMADA ARGENTINA

CONFIDENCIAL

Nº 01/83"C"
Letra FAPA,OF9

PUERTO BELGRANO, 11 FEB 1983

OBJETO: E/Informe.

AL SEÑOR COMANDANTE DE LA INFANTERIA DE MARINA.

De acuerdo con lo ordenado en Oficio COIM,OF9 Nº 20/82"C" elevo el Estudio correspondiente a la AGRUPACION DE COMANDOS ANFIBIOS.-

AGREGADOS: Of. APCA,OF9 Nº 171/82"C".-

REFERENCIA: Of. FAPA,OF9 Nº 27/82"C".-

ARMADA ARGENTINA
FUERZA DE APOYO ANFIBIO

RICARDO EVAN ROBERTS
CAPITAN DE NAVIO DE I.M.
COMANDANTE

F11

COMANDO DE LA I.M.

CONOCIMIENTO JEFE DESPACHO		ENTRÓ: 15-02-83	
AUTORIDAD	CONOCIMIENTO	FIRMA	
CTE.			
J. E. M.			
PRECEDENCIA		P	M
DPTOS.	CONOC.	TRAM.	FIRMA
G-1			
G-2			
G-3		X	
G-4			
DOCT			
COMUNIC.			
CECOIM			
CIAIM			
ARSENAL			
SEG. PRIV.			
SEC. GRAL. DESP.			
SEC. GRAL. RE.PR.CER.			
SEC. GRAL. SERV.			
VISADO JEFE DESPACHO		SALIÓ:	

GIRO INTERNO

ES COPIA

DTO. OPERACIONES
ENTRO: 18/02/83
SALIO: 03/MAY/1983
ARCHIVO: CARPETA Nº
Nº DE ORDEN:

02

Jorge A. Monti
JORGE ALBERTO MONTI
CAPITAN DE FRAGATA I.M.
JEFE

F-10

ARMADA ARGENTINA

CONFIDENCIAL

Nº 111 /82"C"

Letra APCA, OF9

FOJA Nº

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 63

MAR DEL PLATA, 20 de Diciembre de 1982.-

OBJETO: Elevar información.

AL SEÑOR COMANDANTE DE LA FUERZA DE APOYO ANFIBIO

Cumplimentando lo ordenado en Oficio 22/82"C" FAPA, OF9, por orden del Señor Comandante, adjunto elevo el informe correspondiente.

Dejo constancia de que los datos contenidos en el mismo fueron aportados en su totalidad por el grupo de 10 Comandos Anfibios que operó en LAS ISLAS MALVINAS hasta el 14 de Junio de 1982.-

AGREGADOS:Lo que indico en el texto.-

SERGIO GUSTAVO ROBLES
TENIENTE DE NAVIO I M
2do. COMANDANTE
EN AUSENCIA SR. COMANDANTE

A,72

Fza. Ap. ANFIBIO	
Entro 29-12-82	
Salió	
Interno 82	Letra
Estado Mayor	
Personal	
Informaciones	
Operaciones	X
Logística	
RRPP	
Agrup. Serv.	

MESA ENTRADA "6" - FAPA
FECHA: 30-12-82 Nº
SALIDA:
TOMADO CONOCIMIENTO
COMANDANTE
JEFE EST. MAYOR
JEFE DE:
JEFE DE:

ES COPIA

Jorge A. Monti
JORGE ALBERTO MONTI
CAPITAN DE FRAGATA I.M.

[illegible]

(Corresponde agregado al Oficio Arca, C19 N° 7/ /82 "C")

FOLIO N° 64

INFORME ZONA DE RESPONSABILIDAD EN ISLAS MALVINAS

1. Características Generales del Terreno.

- Clima generalmente frío con temperaturas que oscilan entre los -7°C y los 10°C, con precipitaciones poco frecuentes y neblinas durante la noche. La nubosidad es variable.
  En las zonas altas hay fuertes vientos de hasta aproximadamente 80/90 km/h y granizo.
  En las zonas bajas, el viento se vé disminuído notablemente por el amparo de las alturas de la zona.
  Durante las noches sin luna, la visibilidad se tornaba muy dificultosa.
  Salida de sol (para mes de junio): 08.30 hs. aproximadamente.
  Puesta de sol (" " " "): 19.00 hs. " .

a. Relieve: Ver calco adjunto.
En general, se puede decir que toda la isla Soledad es recorrida de este a oeste por dos cadenas de alturas importantes que corren paralelas; entre las mismas, se encuentra una zona baja donde abundan los turbales.

b. Vegetación: No hay árboles en toda la isla, salvo allí donde se encuentran los cascos de las estancias.
La vegetación en general está constituída por arbustos achaparrados de poca altura (30 cm. aproximadamente), los cuales se encuentran en algunos sectores de la isla; en el resto del terreno, solo crece pasto seco y chato. Se alterna todo ello con vegetación de consistencia esponjosa característica de los turbales.

c. Configuración del suelo:
Transitabilidad: La isla es transitable a lo ancho por dos huellas, las cuales corren al norte y sur de la misma, siendo ambas Pto. San Carlos con Pto. Argentino. Por las mismas transitan sin inconvenientes vehículos livianos a rueda y vehículos a oruga; sólo en la zona de terreno próximo al centro de la isla, las huellas se tornan menos transitables dado la proximidad a los turbales.

d. Obras de Arte: Principalmente como construcciones importantes se encuentran:
Pto. Argentino, Pto. San Carlos, Pto. Darwin y Fitz Roy, tambien hay varias estancias dispersas generalmente sobre la costa.
Referente a caminos, sólo se pueden mencionar las huellas citadas que corren de este a oeste de la isla; la que abarca su margen sur en el tramo comprendido entre Pto. Argentino y Fitz Roy, se encuentra muy mejorada convirtiéndose en un camino transitable por todo tipo de vehículos.

2. Aspectos Militares del Terreno.

- Constituyen terrenos llave de gran importancia, la altura predominante de Mte. Kent y los Tres Hermanos.
  La observación en general es buena siempre que se ganen las alturas de la isla, ya que hay tambien muchas zonas bajas de gran extensión vale la misma consideración para el campo de tiro.
  Las mejores cubiertas y las únicas naturales la constituyen las alturas, con respecto a los obstáculos naturales, los mismos están representados por los turbales, piedras del terreno (ríos de piedras) y los cursos de agua que atraviesan las zonas bajas.
  Los más importantes direcciones de aproximación terrestres, dadas sus extensiones, son las huellas que recorren la isla a lo ancho por su margen sur y la margen norte.
  Respecto a la transitabilidad, según lo ya mencionado, es dificultoso que vehículos a rueda pesados hayan podido desplazarse por la zona central de la isla, no así cerca de Pto. Argentino o de Pto. San Carlos.

3. Meteorología:

- Las huellas mencionadas se tornan intransitables cuando hay precipitaciones; no así cuando nieva, ya que entonces mejoran sus condiciones de transitabilidad.
  De acuerdo al tipo de clima y rigor de la meteorología, es conveniente que las tropas que deban actuar en dicha zona, reciban instrucciones especiales para soportar el frío, la humedad y poder desplazarse a pié por ese tipo de terreno.
  Respecto a la visibilidad, solamente se ve afectada por las noches a causa de la niebla, hecho que resulta frecuente.

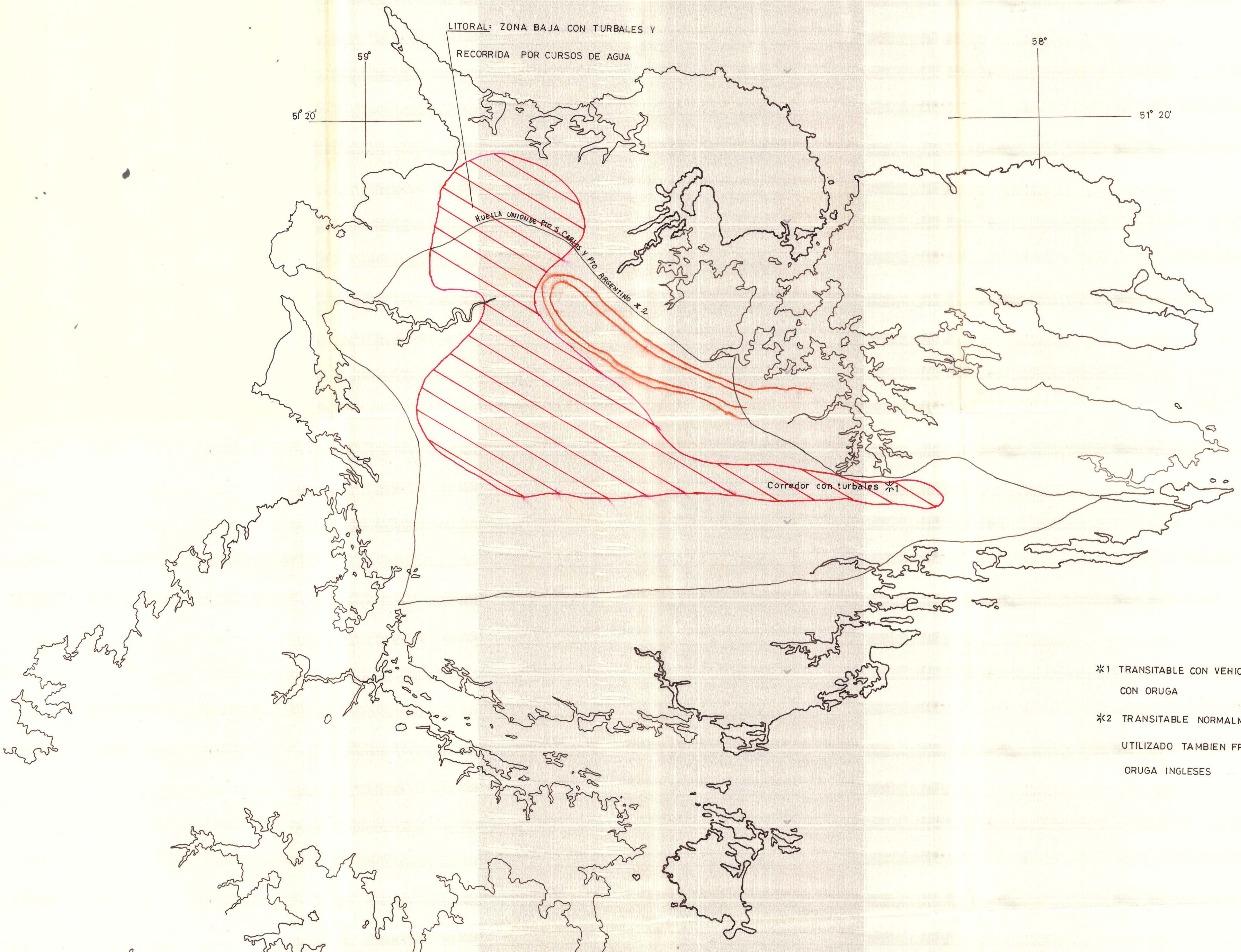
FUERZA APOYO ANFIBIO
OPERACIONES
AGRUPACION COMANDOS ANFIBIOS

SERGIO GUSTAVO ROBLES
TENIENTE DE NAVIO DE I. M.
JEFE

ES COPIA

COMANDO DE OPERACIONES NAVALES
División Planes
DPTO. OPERACIONES

Jorge A. Monti
JORGE ALBERTO MONTI
CAPITAN DE FRAGATA I.M.
[redacted]


LITORAL: ZONA BAJA CON TURBALES Y
RECORRIDA POR CURSOS DE AGUA
59°
51° 20'
58°
51° 20'
HUELLA UNION DE PTO S. CARLOS Y PTO ARGENTINO *2
Corredor con turbales *1

*1 TRANSITABLE CON VEHICULOS LIVIANOS O PESADOS CON ORUGA

*2 TRANSITABLE NORMALMENTE POR VEHICULOS LAND ROVER UTILIZADO TAMBIEN FRECUENTEMENTE POR VEHICULOS A ORUGA INGLESES

ARCHIVO GENERAL
FOLIO
Nº 66